Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 11 / 23. FEBRUAR 2022

F1-Technik: Neue Autos für 2022

Ferrari setzt voll auf Risiko

Formel-1-News

Masi verliert Rennleiter-Job

MotoGP-Technik

Feintuning an den neuen Bikes

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 11



NASCAR: Daytona 500

Sensations-Sieg für den Penske-Rookie



MotoGP: Interview Pol Espargaró

Keine Euphorie trotz Bestzeit beim Test



F1-Präsentation: Mercedes W13

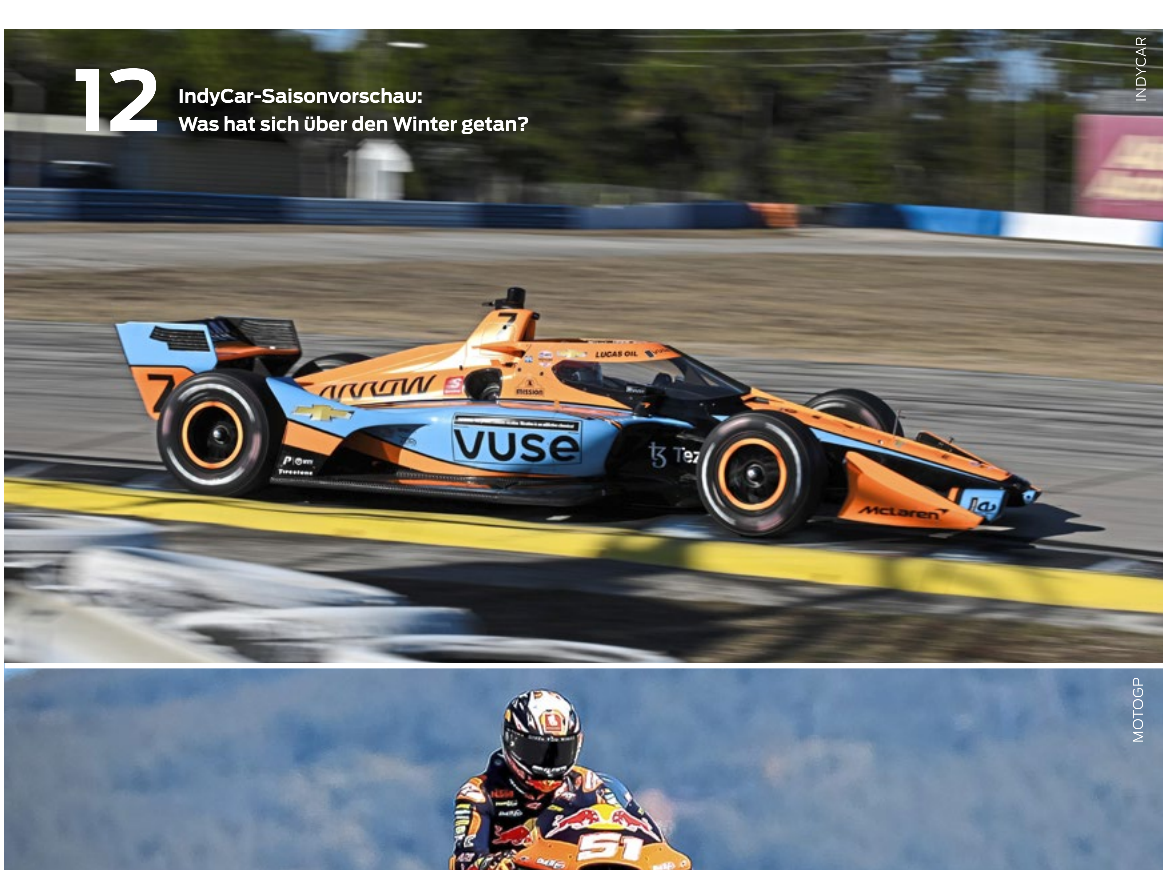
Neuer Silberpfeil mit ultraschlankem Heck

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



INDYCAR



MOTOGP



NASCAR

Editorial

Die FIA hat auf das kontroverse WM-Finale in Abu Dhabi mit personellen Änderungen reagiert. Doch das ist zu wenig. Das Safety-Car-Prozedere gehört renoviert.

War das schon alles? Nach dem kontroversen Ende der Formel-1-Saison 2021 in Abu Dhabi forderte Mercedes Taten. In der Kritik standen unterschiedliche Regelauslegungen und Rennleiter Michael Masi. Die FIA versprach zu handeln. Dafür nahm sich der neue Präsident Mohammed Ben Sulayem zwei Monate Zeit. Nach einer so langen Analyse war die Erwartungshaltung groß. Doch dann haben wir bis jetzt nur von personellen Änderungen erfahren. Michael Masi verliert sein Amt. Stattdessen werden Niels Wittich und Eduardo Freitas sich den Job des Rennleiters teilen und die graue Eminenz Herbie Blash als Rückhalt haben. Dazu eine Art Video-Schiedsrichter in einer mit bester Überwachungstechnik ausgerüsteten Kommandozentrale in Paris. Um die Schiedsrichter zu schützen, wird der Funkverkehr zwischen Teams und Rennleitung nicht mehr im TV übertragen. Und es gelten bestimmte Benimmregeln.

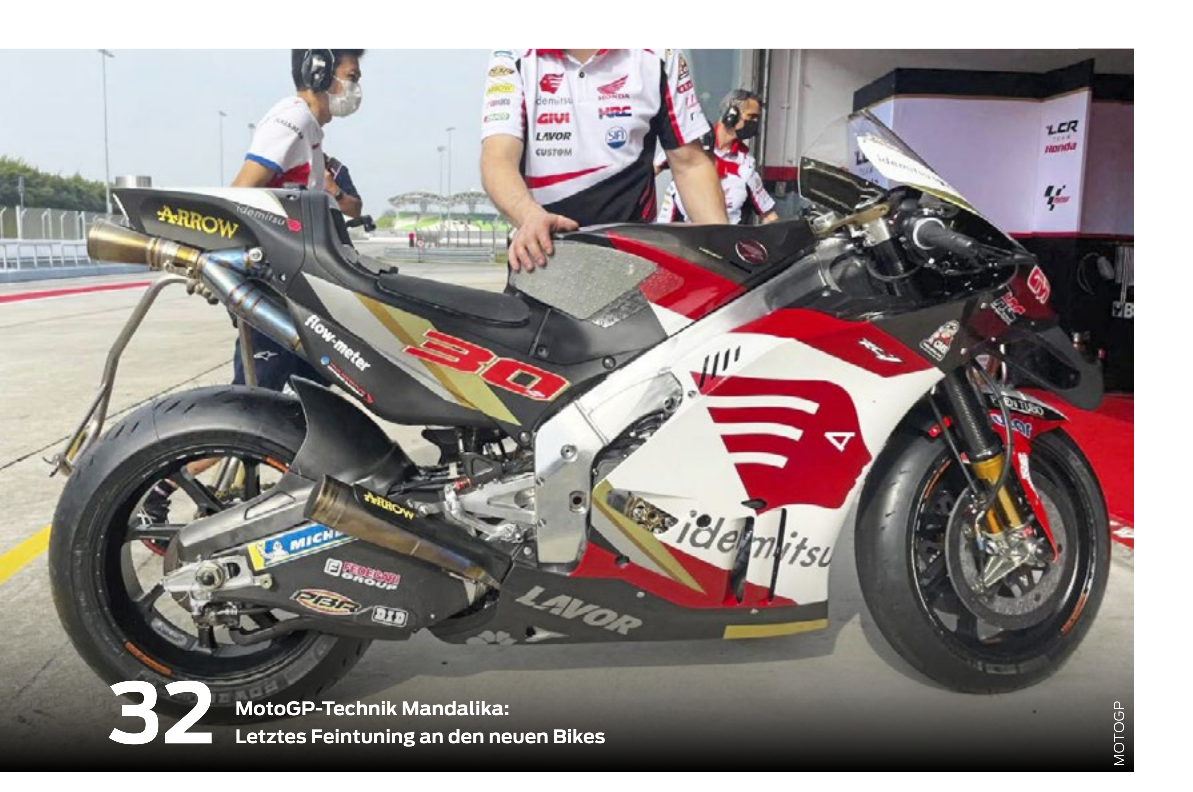
War das schon alles? Die Personalrochade mag Mercedes Genugtuung verschaffen, ist aber keine Garantie dafür, dass alles besser wird. Masis Nachfolger sind auch nur Menschen. Gut, wenn mehr Augen hinschauen, passieren weniger Fehler. Wenn aber ein Teamchef glaubt, dass es deshalb einheitlichere und verlässlichere Entscheidungen gibt, dann träumt er.

Was einheitlich und verlässlich ist, liegt im Auge des Betrachters. Wer wie die Teams direkt involviert ist, kann das gar nicht objektiv beurteilen. Ist man Opfer, war es falsch. Profitiert man davon, macht die gleiche Entscheidung plötzlich Sinn. So habe ich es in 40 Jahren Formel 1 erlebt. Ich würde mich wundern, wenn sich die Zirkusmenschen plötzlich ändern. Das ist ein Geschäft, bei dem es ums Gewinnen geht. Da nimmt man, was man kriegt. Auch einen geschenkten Hand-Elfmeter.

Viel wichtiger wäre es, das Safety-Car-Prozedere zu revidieren. Doch damit lässt sich der neue Präsident noch bis zum Saisonstart Zeit. Es geht, so heißt es aus FIA-Kreisen, darum, das Zurückrunden schneller über die Bühne zu kriegen. Wirklich nur um das? Das wäre ein bisschen wenig. Zuerst sollten die FIA, das F1-Management und die Teams mal ehrlich sagen, was sie wollen. Kein Rennende unter Gelb so wie bei den IndyCars? Okay, warum nicht. In einen sauren Apfel wird man aber beißen müssen. Passiert etwas in den letzten zwei Runden, hat man Pech gehabt. Dann schafft man keinen Neustart mehr, und das Safety Car führt das Feld über die Ziellinie.

Um Safety-Car-Phasen abzukürzen, muss man endlich mit dem Unsinn aufhören, dass sich die Autos zurückrunden dürfen. Das kostet nur Zeit, weil man erst damit beginnen kann, wenn die Unfallstelle geräumt ist. Sonst setzt man die Streckenposten der Gefahr aus, dass Teilnehmer im Renntempo versuchen, wieder Anschluss ans Feld zu finden. Warum lässt man alle Überrundeten nicht einfach ausscheren, damit sie sich am Ende des Feldes wieder einreihen können? Dieser Prozess ist zu jeder Zeit der Safety-Car-Phase möglich, weil man ihn lokal beschränken kann. Dann hört auch der Unsinn auf, überrundeten Fahrern eine Runde zu schenken.

Michael Schmidt
Redakteur



MOTOGP

MERCEDES

Bei stürmischen Bedingungen durfte George Russell die W13-Jungfernfahrt in Silverstone absolvieren

Schlanke Linie

Nach acht Konstrukteurspokalen für Mercedes werden die Uhren 2022 wieder auf null gestellt. Durch die große Regelreform können die Silberpfeil-Ingenieure nun nicht mehr von ihrem alten Vorsprung zehren.

Von: **Tobias Grüner**

Mercedes hat sich lange Zeit gelassen mit der Enthüllung des 2022er-F1-Renners. In der ersten Phase der sogenannten Launch-Wochen überließ der Marktführer zunächst der Konkurrenz die Bühne. Doch fünf Tage vor dem offiziellen Beginn der Testfahrten in Barcelona war es endlich so weit. Über die Social-Media-Kanäle des Teams wurden die ersten Bilder des neuen AMG W13 verschickt. Dabei fiel zunächst die neue alte Lackierung ins Auge. Zwei Jahre war Mercedes im schwarzen „Dark Mode“ unterwegs, um ein Zeichen gegen Rassismus und Intoleranz zu setzen. 2022 kehrt wieder der traditionelle Silber-Look zurück.

Ultrakleine Seitenkästen

Komplett in Silber erstrahlt die Carbonhaut des Werksrennwagens aber nicht. Front- und Heckflügel wurden an der Vorderseite für Partner Petronas türkis-grün lackiert. An der Airbox, den Innenseiten der Frontflügel-Endplatten und der Rückseite des Heckflügels finden sich weinrote Farbtupfer, um das Markenzeichen von Sponsor Ineos hervorzuheben.

Was die neue Technik angeht, verraten die ersten Bilder sicher noch nicht alles. Sie geben aber schon einen guten Eindruck, worauf die Ingenieure ihr Hauptaugenmerk gelegt haben. Die Nase ragt wie bei Ferrari relativ weit nach unten und ist mit allen vier Frontflügel-Elementen verbunden. Das Hauptblatt ist in der Mitte leicht durchgeschwungen, nach außen hin verläuft die vordere Kante dann aber relativ gerade. Dafür sind die oberen Flaps extrem stark gebogen. In dieser Ausprägung sieht man das bei keinem anderen Auto.

Die seitlichen Kühleinlässe sind eher rundlich geformt und relativ klein. Der Übergang zum Seitenkasten erinnert mit den angewinkelten vertikalen Flächen ein wenig an den Aston Martin, der ebenfalls mit einem Mercedes-Motor unterwegs ist. Die Verkleidung zum Heck ist beim Werksrenner aber deutlich



Mit dem W13 spielt Mercedes seine Vorteile als Werksteam aus. Der Antrieb und das Chassis wurden in enger Abstimmung entwickelt.

schlanker modelliert, was für eine platzsparende Anordnung der Antriebsteile spricht. „Um die gewünschten Aerodynamikformen zu erreichen, mussten wir den Raum unter der Verkleidung komplett umbauen, bis hin zum elektrischen Layout. Das erforderte eine große Menge an Umgestaltung und Simulation, damit es am Ende funktioniert“, erklärt Technikchef Mike Elliott.



Lewis Hamilton ist zurück im silbernen Silberpfeil. Vom Vizeweltmeister gab's gleich mal eine Kampfansage

Komplett neuer Motor

Kühlschlitze sind in der Carbonhülle übrigens nicht zu erkennen. Stattdessen wird die Hitze des Antriebs über eine Öffnung im hinteren Teil der Verkleidung nach außen geführt. Apropos Antrieb: Mercedes hat den V6-Turbo-Motor noch einmal komplett überarbeitet, was nicht nur eine Reaktion auf die Beimischung von zehn Prozent Biosprit war. Nach Problemen mit der Zuverlässigkeit im Vorjahr wurde ein besonderes Augenmerk auf die Haltbarkeit gelegt. Weil die Motoren demnächst bis 2026 eingefroren werden, durfte aber auch die Performance nicht vernachlässigt werden. „Wir haben mehr Teile der Power Unit geändert als in jeder anderen Saison seit 2014. Wir haben früher mit der Arbeit begonnen und hatten im Laufe der Entwicklung mehr Punkte, an denen wir mit unseren Technologien experimentieren konnten“, verrät Motorenchef Hywel Thomas.

Bei den Aufhängungen hält man dagegen an bewährten Konzepten fest. Wie im Vorjahr wird das Chassis vorne über Pushrod-Streben gedämpft, hinten sind nach wie vor Pullrod-Elemente zu erkennen. Allerdings wurde die Geometrie geändert, um Platz für den riesigen Diffusor-Tunnel zu schaffen. Das Design wirkt sehr aufgeräumt, aber auch etwas konservativ. Risiko gingen die Mercedes-Ingenieure beim Heckflügel, der jetzt auf einer einzigen Stütze aufgehängt ist. Und auch am Unterboden setzt sich der neue W13 von der Konkurrenz ab. Die äußere Kante ist neben dem Seitenkasten stark gewellt. Damit sollen künstliche Wirbel generiert werden, mit denen die Venturi-Kanäle unter dem Auto zur Seite hin abgedichtet werden.

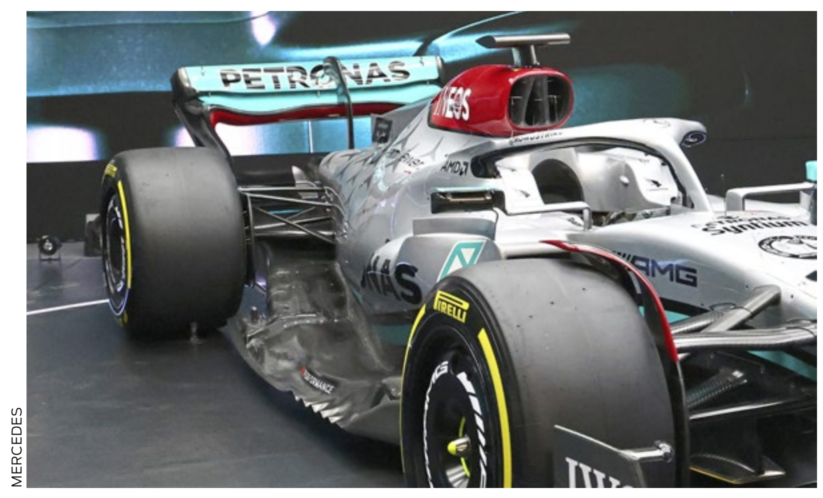
Direkt nach der Vorstellung standen in Silverstone auch noch die ersten Proberunden auf dem Programm. Die beiden Piloten spulten insgesamt 100 Kilometer im Rahmen eines Filmtags ab, um Funktions-Checks durchzuführen und einen Eindruck vom Fahrverhalten zu gewinnen. Trotz des stürmisch-feuchten Winterwetters in England konnte der Zeitplan am Ende eingehalten werden.

Für Mercedes ging es bei der Entwicklung des AMG W13 auch um die Ehre. Der deutsch-britische Werksrennstall gewann den Konstrukteurspokal zuletzt acht Mal in Folge. Zu Beginn der V6-Turbo-Hybrid-Ära im Jahr 2014 konnte man vor allem noch von den Vorteilen auf der Antriebsseite zehren. Bei einem relativ stabilen Reglement wurde der Vorsprung dann in den Jahren danach stets erfolgreich verteidigt. Mit den komplett neuen Aerodynamik-Regeln beginnen nun aber alle Ingenieure wieder bei null. Technik-Direktor James Allison nimmt die Herausforderung sportlich: „Wir können nun zeigen, dass wir in den letzten Jahren nicht einfach nur Glück hatten. Wir wollen uns wieder mit den anderen Teams messen, um zu erfahren, ob wir den Platz am vorderen Ende des Feldes immer noch verdient haben.“

Teamchef Toto Wolff warnt jedoch vor zu viel Euphorie: „Wir wollen da weitermachen, wo wir begonnen haben. Aber wir haben nicht das Gefühl, dass es einen Anspruch auf den Titel gibt. Wir gehen mit der Einstellung in die Saison, dass jetzt wieder alles bei null beginnt. Wir können uns nicht sicher sein, ob wir wirklich einen guten Job erledigt haben mit dem neuen Auto. Wir wissen noch nicht einmal, ob wir überhaupt wieder um den Titel kämpfen können.“

Auch auf Fahrerseite beginnt für Mercedes eine neue Ära. Lewis Hamilton bekommt mit George Russell einen jungen Herausforderer an die Seite gestellt, der am Denkmal des Platzhirschs rütteln will. Wolff sieht das Nachwuchstalent aus dem eigenen Stall aber nicht als Neuzugang an. „Es ist für mich kein neues Gefühl, ihn in Mercedes-Klamotten zu sehen. Er ist unsere Autos schon früher gefahren. Ich bin gespannt, was er abliefern kann. Wir haben natürlich hohe Erwartungen an ihn.“

Um Hamilton hatte es nach der Niederlage im Drama-Finale von Abu Dhabi viele Gerüchte gegeben. Manch einer befürchtete sogar einen Rücktritt des siebenfachen Champions: „Ich habe nie gesagt, dass ich aufhören will. Ich liebe das, was ich tue. Es ist ein Privileg, in diesem Team mit so vielen tollen Menschen zusammenzuarbeiten“, stellte der Brite nun klar. Nach wochenlanger Funkstille meldete sich Hamilton voll motiviert zum Dienst zurück: „Es war keine einfache Phase. Ich musste mir etwas Zeit nehmen und Abstand gewinnen. Jetzt bin ich bereit für die Herausforderung. Mit George kommt neue Energie ins Team. Wenn Ihr glaubt, dass Ihr in den letzten Rennen 2021 den besten Hamilton aller Zeiten gesehen habt, dann wartet mal ab, was in diesem Jahr kommt!“ ■



Der W13 zeigt einen gewellten Unterboden und ultraschlanke Seitenkästen



Nach dem Frust von Abu Dhabi ist die Laune im Mercedes-Camp wieder gut



Ferraris neue Farben auf einem mutigen Design: ein dunkleres Rot und viel Schwarz

Volles Risiko

Ferrari will endlich wieder Rennen gewinnen und setzt voll auf die Karte Risiko. Kein anderes 2022er-Auto hält so viele Innovationen und extreme Lösungen bereit wie der F1-75.

Von: **Michael Schmidt**

Da hat sich Ferrari weit aus dem Fenster gelehnt. Das neue Formel-1-Auto ist ein Exot unter den Exoten. An unterschiedliche Konzepte der neuen Fahrzeuggeneration haben wir uns ja gewöhnt, aber die Ingenieure unter der Leitung von Enrico Cardile (Chassis) und Enrico Gualtieri (Motor) haben sich schon ein paar ganz spezielle Lösungen einfallen lassen. Und die geben diesem Ferrari F1-75 ein ganz eigenständiges Gesicht.

Ferrari sieht das neue Reglement als Chance. Als goldene Gelegenheit, den Abstand zur Spitze mit einem Schlag zu schließen und sich eine Plattform zu schaffen, die wieder Rennen gewinnt. Darauf wartet die Scuderia nun schon seit 2019. Im letzten Jahr lag das Delta zur Pole-Position bei durchschnittlich 0,64 Sekunden. Ein großer Sprung war nach Ansicht von Ferrari nur mit einem mutigen Design möglich. „Wir sind unvoreingenommen an die neue Aufgabe gegangen und haben uns keine Limits gesetzt“, bestätigt Teamchef Mattia Binotto.

Der ungewöhnliche Ansatz der Konstrukteure beginnt schon bei der Nase. Während die Konkurrenz das erste Frontflügelelement so tief ansetzt, dass unter der Nase ein Spalt für die Luft entsteht, wachsen am Ferrari das Hauptblatt und die drei Flaps direkt aus der Nase, die so schlank ist wie keine andere. Im Profil sieht sie aus wie die Hakennase des Firmengründers.

Seitenkasten mit Delle

Der Hingucker des F1-75 sind die Seitenkästen, die vom Konzept her ein bisschen an den McLaren MP4-26 von 2011 erinnern. Sie beginnen mit zwei breiten Briefkastenschlitzen als Kühleinlass.

> „Ich habe keine Angst, dass wir mit unserem mutigen Konzept über das Ziel hinausgeschossen sind.“
>
> Mattia Binotto

Kein anderes Auto gerät mit seinen Seitenkästen so weit an den Rand des Unterbodens. Dabei zieht sich die Verkleidung nur in Bodennähe nach innen ein. Auf der Oberseite implodiert die Außenhaut in einer großen Mulde. Und darin windet sich eine Serie von 14 Kiemen wie eine Schlange von links nach rechts. Auf Höhe des Motors machen die nach hinten abfallenden Seitenkästen eine abrupte Kurve nach innen. Die Anordnung spricht nicht nur für ein neues Kühllayout. „Wir haben in dem Bereich noch Platz unter der Verkleidung und können in der Mitte des Autos reagieren, falls sich dort andere Lösungen als besser herausstellen“, verrät Binotto.

Die Motorabdeckung mit ihrer dreieckigen Airbox fällt im Gegensatz zu den Seitenkästen extrem schmal aus. Motorenchef Gualtieri betont, dass man bei der Architektur und der Installation des Ferrari V6-Turbo völlig neue Wege gegangen ist. Die Außenhaut stützt den Verdacht, dass die neue Antriebseinheit flacher baut als die alte. Dafür spricht auch, dass Ferrari mit einer größeren Finne auf dem Rücken der Airbox operiert als alle anderen. Sie ist dazu da, um die Höhenvorschrift in der entsprechenden Legalitätsbox zu erfüllen.

Besonders stolz ist man im Team der Ingenieure auch auf die neue Hinterradaufhängung. Sie vertraut zwar wie in den Jahren zuvor auf Pullrod-Technik, doch ganz offensichtlich ist die Geometrie speziell. „Alles musste sich der Aerodynamik unterordnen. Diese Aufhängung ist wirklich unkonventionell“, lobt Binotto sein Designteam. Von außen sieht man nur, dass die Querlen-



ker stark nach vorne gepfeilt und extrem hoch angebracht sind, um mit dem Diffusordach nicht in Konflikt zu geraten.

Die Öffnungen im Heck sind dank der Kiemen im Vergleich zu anderen Autos relativ klein gehalten. Nur um die Aufhängungspunkte und den Auspuff herum kann die Luft noch austreten. Die Gestaltung der gut gekapselten Heckpartie deutet darauf hin, dass die Aerodynamiker beim Verlauf der Strömung hauptsächlich das untere Heckflügelelement im Auge hatten. Carlos Sainz verteilte ein Lob: „Mir gefallen die neuen Autos. Sie sehen modern, futuristisch, aggressiv und in unserem Fall extrem innovativ aus."

Auch die Motorenabteilung in Maranello hat sich ins Zeug gelegt. „Noch nie war der Anteil neuer Teile an unserer Antriebseinheit so groß wie diesmal", bestätigt Motorenchef Gualtieri. „Wir wollen uns nicht nachsagen lassen, dass wir nicht alles versucht hätten." Neben einem neuen Turbolader liegt der Großteil der Innovation laut Gualtieri im Kühlpaket und der Installation des Motors im Auto.

Die Antriebseinheit 066/7 ist der dritte Entwicklungsschritt auf dem Weg zurück zum Klassenbesten Mercedes. Einem neuen Motor vor einem Jahr folgte im Herbst 2021 ein komplett renoviertes Hybridsystem, das mehr elektrische Leistung über einen längeren Zeitraum liefert. Es hatte sich in den letzten acht Rennen der abgelaufenen Saison bestens bewährt. Die Umstellung auf E10-Kraftstoff kostet laut Gualtieri ungefähr 20 PS. Damit habe man seine Ziele in Bezug auf die Power erreicht. Anfängliche Probleme mit der Standfestigkeit sind offenbar auf dem Weg der Besserung.

Trotz der mutigen Technikfeatures gibt sich Binotto zuversichtlich. Scheitern ist für ihn keine Option. „Wir haben große Anstrengungen in unser neues Auto investiert. Ich habe keine Angst, dass wir damit über das Ziel hinausgeschossen sind. In den letzten Jahren ist dieses Team zu einer Einheit zusammengewachsen. Ich vertraue dieser Mannschaft."

75 Jahre Ferrari

Für Ferrari steht nach 2020 ein weiteres Jubiläum an. Vor zwei Jahren feierte man mit dem SF1000 den 1000. GP-Start eines Ferrari. Es wurde mit Platz 6 eine Saison der Pleite. Diesmal erinnert Maranello an den Ferrari 125S von 1947, das erste Auto mit springendem Pferd auf dem Kühlergrill. Dafür bekam der F1-75 eine spezielle Lackierung. Das Rot fällt dunkler aus, und der Anteil schwarzer Flächen ist so groß wie lange nicht mehr. Die Flügel vorne und hinten, die Unterseite der Seitenteile und ein Teil der Airbox sind in Schwarz gehalten.

Natürlich schwang bei der Präsentation des Autos ohne Publikum wieder viel Pathos mit. Fiat-Chef John Elkann verneigte sich vor den Tifosi: „Die Leidenschaft unserer Fans treibt uns an. Sie soll uns auf die Siegerstraße zurückbringen." Nach zwei Jahren ohne den ganz großen Erfolg muss es in diesem Jahr wieder gelingen. Ausgerechnet in einer Saison, in der es mehr Fragezeichen gibt als je zuvor. Charles Leclerc will sich nicht verstecken: „Die Erwartungen sind hoch, weil wir Ferrari sind." Binotto relativiert. Er will sich nicht auf die Zahl der Siege festnageln lassen. „Wichtig für uns ist, dass wir wieder konkurrenzfähig werden. Es kann am Anfang große Unterschiede geben, weil wir so viele unterschiedliche Lösungen sehen. Aber das wird sich schnell angleichen."

Ferrari hat in den ersten Rennen mit keinen großen Upgrades geplant, erzählt Binotto. „Alles ist neu. Am Anfang geht es ums messen, verstehen und lernen. Zu Beginn werden die größten Fortschritte beim Setup und von der Anpassung der Fahrer auf die neue Technik kommen." ■



Die Nase ist spitz und dünn und mit allen vier Frontflügelelementen verbunden



Der Coup des Autos sind die 14 Kiemen, die in einer Mulde im Seitenkasten versteckt sind

Auf der feuchten Strecke in Silverstone absolvierten Latifi und Albon den Shakedown

WILLIAMS

Neuer Look, neue Technik

Williams will mit dem FW44 wieder regelmäßig um Punkteplätze kämpfen. Damit der große Schritt gelingt, gingen die Ingenieure beim Design des Autos volles Risiko.

Von: **Tobias Grüner**

Der Start in die neue Formel-1-Ära wurde etwas verpatzt, aber das muss ja nichts heißen. Eigentlich wollte Williams mit dem FW44 in Silverstone vergangene Woche schon Dienstagvormittag die ersten Runden drehen. Doch dann musste der Shakedown wegen Problemen mit der Elektrik auf den späten Nachmittag verschoben werden. Und auch das Wetter spielte nicht mit. Typisch britischer Dauerregen ließ den Rollout zu einer feuchten Angelegenheit werden. So gab es beim groß angekündigten Enthüllungs-Event am Mittag zunächst nur die Bilder eines nichtssagenden Showcars zu sehen. „Wir werden die Fotos des richtigen Autos nachreichen, sobald es auf der Strecke ist“, vertröstete Jost Capito die Medienvertreter. Der deutsche Teamchef wurde dazu auch noch von einer Erkältung geplagt.

Senna-Logo verschwindet

So blieb den Fans zunächst einmal nur der Blick auf die neue Lackierung. Auf die Frage, was er von dem veränderten Look halte, antwortete Neuzugang Alex Albon kurz und knapp: „Sie ist ziemlich blau.“ Damit hatte der letztjährige DTM-Pilot nicht unrecht. Die großen weißen Flächen an der Frontpartie sind verschwunden. Die dunkle Grundfarbe wird nur im Heck durch ein paar Akzente mit helleren Blautönen aufgelockert. Dazu ziehen sich rote Zierstreifen von vorne bis nach hinten. „Damit wollen wir unsere Herkunft als britisches Team ausdrücken“, erklärte Capito die Wahl der Farben.

Die Lackierung konnte nicht kaschieren, dass viele Sponsorenplätze frei geblieben sind. Auch auf das Ayrton-Senna-Logo, das seit 1995 jedes Jahr auf dem Williams klebte, wurde verzichtet. „Wir blicken nicht zurück, sondern nach vorne und wollen unsere Fahrer nicht daran erinnern, was passieren kann“, begründete Capito die Entscheidung. Die Familie der brasilianischen Rennlegende wurde über die Maßnahme übrigens nicht informiert.

Hoher Schwerpunkt

Um 16.30 Uhr wurde dann endlich auch die Neugier der Technikfreunde befriedigt. Nicholas Latifi hatte mit dem Neuwagen erstmals die Garage verlassen. Leider gab die PR-Abteilung insgesamt nur vier Fotos der Jungfernfahrt frei, die sicher nicht alle Geheimnisse des FW44 lüfteten. Zu erkennen war aber zumindest schon mal, dass die Seitenkästen sehr aggressiv modelliert sind. Hinter relativ großen Kühleinlässen fällt der bauchige Teil der Verkleidung extrem früh ab. Nichts blockiert den Weg der Strömung zum Heck. Den Freiraum erkaufen sich die Techniker jedoch durch einen höheren Schwerpunkt. Von der massiven Airbox beginnend wirkt der obere Teil der Motorhaube sehr voluminös. Ein ähnliches Konzept haben wir schon im Vorjahr bei Alpine gesehen. Offenbar wiegen die Gewinne bei der Aerodynamik schwerer als die Verluste durch einen höheren Schwerpunkt. Kühlschlitze wurden nicht in die Verkleidung geschnitten. Stattdessen wird die heiße Luft über eine breite Öffnung im Heck nach außen geführt.

Auch die Frontpartie lohnte einen genaueren Blick. Im Gegensatz zu den meisten anderen Autos ist die Nase des FW44 eher rundlich geformt. Zusammen mit dem elegant geschwungenen Frontflügel ergibt sich ein ästhetisch sehr ansprechendes Bild. Auch am Heckflügel, der nur von einer einzelnen Schwanenhals-Halterung gestützt wird, ging Williams einen eigenen Weg. Ob sich das Risiko auszahlt, wird sich zeigen. Ein schönes Auto ist bekanntlich nicht immer auch ein schnelles Auto. ■



WILLIAMS

Unten schmal, oben breit: Die Luft fließt ohne großen Widerstand zum Heck



Optisch ein Genuss: Der Alpine hätte gute Chancen, den Concours d'Elegance zu gewinnen

ALPINE

French Collection

Alpine schloss die Präsentationswochen der Formel 1 ab. Der neue A522 ist ein Mix aus vielen Design-Ideen anderer Autos und ein Kandidat für den Schönheitspreis. Der ganz große Technikcoup fehlt noch. Vielleicht steckt er ja unter der Verkleidung.

Von: **Michael Schmidt**

Die Franzosen im Motorsport liebten es schon immer ein wenig pompös und auch ein bisschen eigenwillig. Bei der Präsentation des neuen A522 hat sich Alpine an die erste Regel gehalten. Das blaue Auto mit seinen großen pinken Flächen für den neuen Hauptsponsor BWT wurde im Palais de Tokyo, einem Museum für zeitgenössische Kunst mitten in Paris, vorgestellt. Ein Tag später stand schon der Filmtag in Barcelona an, den man sich mit Ferrari teilte. Beide Teams haben eines gemeinsam: Sie wollen nach vorne. Ferrari möglichst schon 2022. Alpine gibt sich noch 100 Rennen Zeit. In dieser Spanne will Alpine-Chef Laurent Rossi um den WM-Titel mitfahren.

Alpine und sein Vorgänger Renault sind in der Vergangenheit oft auch durch ungewöhnliche Konstruktionen aufgefallen. Erst 2021 überraschte Alpine mit einer voluminösen Airbox. Der Aerodynamik zuliebe hatte man Kühler und Steuergeräte in höhere Etagen verfrachtet, wenn auch zum Preis eines höheren Schwerpunktes.

Viel Blau und Pink

Der neue Stolz der Franzosen vereint viele Design-Ideen der Konkurrenz, ohne sichtbar den ganz großen Coup zu landen. Der kommt möglicherweise noch. Haas hat gezeigt, dass zwischen Präsentationsmodell und der Barcelona-Spezifikation Welten liegen können. Der Alpine kandidiert jedenfalls schon mal für den Schönheitspreis. Das liegt an den fließenden Linien mit der eleganten Nase, dem kleinen Kühleinlass und den stufenförmigen Seitenkästen. Und natürlich an den Farben: Viel Blau, überraschend viel BWT-Rosa, ein bisschen Rot und Schwarz.

Die schlanke Nase dockt am ersten der Frontflügel-Flaps an, wie bei McLaren. Das Hauptblatt steht über und damit frei im Wind. Auffällig ist der kleine oberste Flap. Die Seitenkästen beginnen spät und senken sich auf Höhe des Überrollbügels wie eine große Stufe sanft Richtung Boden ab. Sie sind im vorderen Bereich stark unterschnitten, wie bei Red Bull. Die schmalen Kühleinlässe haben eine gewisse Ähnlichkeit mit denen von Ferrari. Alpine lässt die heiße Kühlluft durch zwei Staffeln von Kiemen austreten. Die einen flach auf den Seitenteilen, die anderen vertikal in der Motorabdeckung.

Die extreme Seitenkasten-Form gibt einen guten Blick auf die vorderen Diffusor-Tunnel frei. An der Bodenplatte hebt sich die Kante über eine Länge von 30 Zentimetern leicht an. Vermutlich ein Hilfsmittel zum Versiegeln des Bodens zur Seite hin. Das gerade Hauptblatt des Heckflügels wirkt am Präsentationsmodell noch wie aus dem Lego-Baukasten. Da kommt sicher noch mehr.

Unter der nach wie vor bulligen Airbox tut ein komplett neuer Renault-Motor seinen Dienst. Die Ingenieure in Viry-Châtillon mussten nach einem Jahr Stillstand gleich zwei Entwicklungsschritte der Konkurrenz gutmachen. Im letzten Jahr betrug das Power-Defizit 35 PS. Bei den Aufhängungen haben sich die Techniker unter der Leitung von Pat Fry und Matt Harman auf kein Risiko eingelassen: Pushrod vorne, Pullrod hinten.

Alpine steht unter Erfolgsdruck. Trotz des Sieges von Esteban Ocon in Ungarn war die Teamleitung mit der Saison 2021 nicht zufrieden. Nach drei Mal Platz 5 in der Markenwertung ist der Auftrag klar. Und auch Star-Pilot Fernando Alonso erwartet sich mehr als nur ein Podium von seiner 19. Formel-1-Saison. ■

Unterschnittene Seitenkästen, Pushrod im Heck und ein mehrfach geschwungenes Hauptblatt zeichnen den C42 aus

ALFA ROMEO

Alfa trägt Tarnkleid

Nach mehreren Jahren des Umbaus will der Schweizer Traditionsrennstall in diesem Jahr endlich wieder auf der Strecke überzeugen. Dafür hat sich die Truppe von Teamboss Frédéric Vasseur einiges einfallen lassen.

Von: **Philipp Körner**

Die vergangene Saison war die bisher schlechteste seit dem Beginn der Alfa-Kooperation im Jahr 2018. Mit 13 Punkten belegte die Mannschaft aus Hinwil einen enttäuschenden neunten Gesamtrang. Nur das zweite Ferrari-Kundenteam Haas war mit null Zählern schlechter. Für Frédéric Vasseur, der 2017 das Amt des Teamchefs übernommen hat, war das Abschneiden zwar ärgerlich, aber zu einem gewissen Teil auch die Folge eines längerfristigen Plans.

Im Gespräch mit Motorsport aktuell erklärt er: „Schon im Dezember 2020 fiel die Entscheidung, dass wir das Auto für die Saison 2021 nicht weiterentwickeln werden.“ Schon früh konnte man sich so auf den neuen Hoffnungsträger namens C42 konzentrieren, der vergangene Woche seinen Shakedown auf der Ferrari-Hausstrecke in Fiorano absolvierte. „Spätestens im Q1 in Bahrain wissen wir, ob sich die harte Arbeit gelohnt hat“, umschifft Vasseur jedoch die Frage nach einem potenziellen Zeitvorteil bei der Vorbereitung.

Eigenbau-Hinterachse

Obwohl sich der neue Alfa-Renner bislang nicht offiziell vorstellen durfte, veröffentlichte das Team vergangene Woche einige Bilder vom Systemcheck. Trotz des Camouflage-Designs stechen darauf einige Details sofort ins Auge. So sind die Seitenkästen ähnlich wie bei Aston Martin bauchig und stark unterschnitten. Die dreieckigen Einlässe an der Vorderseite fallen hingegen deutlich größer aus. Am Unterboden ist auf halber Höhe eine kleine Ausstülpung zu erkennen, die Wirbel zur Versieglung der Tunnel produziert.

> „Der Unterschied war glücklicherweise gar nicht so gewaltig, wie man meinen könnte. Insgesamt gab das Auto einen guten Eindruck ab.“
>
> Valtteri Bottas

Gleich mehrere Auffälligkeiten gibt es im Heck zu sehen, dessen Hinterachse Alfa nun selbst baut. Vorher übernahm man das Konzept von Ferrari, was die Ingenieure beim Design stark einschränkte. Im Gegensatz zum Motorenpartner aus Maranello, der hinten mit einer konventionellen Pullrod-Dämpfung arbeitet, nutzte man die neu gewonnene Freiheit für einen Wechsel auf ein Pushrod-Konzept: Die höher angelenkten Schubstreben bieten mehr Raum für den darunter liegenden Diffusor-Kanal. Ungewöhnlich ist außerdem die vermeintlich früh endende Heckverkleidung, die auf eine kreative Lösung für den Luftauslass hindeuten könnte.

Bei der Front fällt allen voran die Kürze der Nase auf. Außerdem zeigten Paparazzi-Fotos ein mehrfach geschwungenes Hauptblatt, das nicht mit der Nasenspitze verbunden ist. Auch hier setzen die Alfa-Designer ein klares optisches Signal gegen den Vorwurf, ein B-Team von Ferrari zu sein.

Nach seiner nass-kalten Ausfahrt berichtete Valtteri Bottas: „Der Unterschied war glücklicherweise gar nicht so gewaltig, wie man meinen könnte. Natürlich waren da die typischen Wehwehchen, die man von Shakedowns kennt, aber insgesamt gab das Auto einen guten Eindruck ab.“ Seinen Fahrstil habe er für das neue, etwas schwerere Auto zwar anpassen müssen, doch dank der Simulatorarbeit war der Umstieg nicht so schwer. ■



ALFA ROMEO

Daumen nach oben: Valtteri Bottas und Guanyu Zhou bilden das neue Duo

Formel 1

Masi muss gehen

FIA-Rennleiter Michael Masi verliert seinen Posten. Er wird abwechselnd durch Niels Wittich und Eduardo Freitas ersetzt. Ihnen stehen Oldie Herbie Blash und Video-Schiedsrichter in Paris zur Seite.

Von: **Michael Schmidt**

Zwei Monate nach dem umstrittenen WM-Finale in Abu Dhabi hat die FIA reagiert. Rennleiter Michael Masi verliert seinen Posten. Dem Australier wird ein anderer Job im Weltverband angeboten. An seine Stelle tritt eine Doppelspitze, die schon in anderen Serien Erfahrung als Rennleiter gesammelt hat: Der frühere DTM-Rennchef Niels Wittich und der für die WEC zuständige Eduardo Freitas wechseln sich ab mit Formel-1-Urgestein Herbie Blash als Berater. Blash war zuletzt die rechte Hand des 2019 verstorbenen Charlie Whiting.

Der neue FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem nahm sich bei seiner Reform den Video-Schiedsrichter im Fußball als Vorbild. Ein Kontrollzentrum in Paris arbeitet der Rennleitung zu. Die Kommunikation zwischen den Teams und der Rennleitung wird nicht mehr im Fernsehen übertragen. Für sie gelten neue Benimmregeln. Mercedes-Teamchef Toto Wolff ist zufrieden: „Das ist eine robustere Struktur, die helfen könnte, polarisierende Entscheidungen zu vermeiden.“ ■



WILHELM

Michael Masi (l.) ist seinen Job als Formel-1-Rennleiter los

Formel 1

Mehr Punkte für Sprint

Es bleibt bei drei Sprintrennen in diesem Jahr. Dafür gibt es in Imola, Spielberg und Interlagos Punkte für die ersten acht Fahrer. Neu geregelt wurde auch die Punktevergabe bei verkürzten Rennen.

Von: **Michael Schmidt**

Die Teams und das F1-Management konnten sich nicht über eine Verdoppelung der Sprintrennen einigen. Es scheiterte daran, dass die drei Topteams eine Aufstockung des Kostendeckels um 2,65 Millionen Dollar forderten. Das lehnten die anderen sieben Teams ab. Somit bleibt es bei drei Sprints, die in Imola, Spielberg und Interlagos das Programm bereichern sollen.

Geändert haben sie die Regularien. In der Statistik wird wieder der schnellste Fahrer der Freitags-Qualifikation mit der Pole-Position geehrt. Und es gibt mehr Punkte für den Mini-Grand-Prix am Samstag. Die ersten acht Fahrer werden nach dem Schlüssel 8-7-6-5-4-3-2-1 mit Punkten belohnt.

Nach dem Regen-Fiasko beim GP Belgien hat die FIA auch die uralte Regel der Punktevergabe für verkürzte Rennen neu geschrieben. Spa soll sich nicht wiederholen. Punkte gibt es erst, wenn mindestens zwei Runden unter Renntempo ohne Safety Car oder VSC zurückgelegt wurden. Bei mehr als zwei Runden, aber weniger als 25 Prozent der ursprünglichen Renndistanz werden 6-4-3-2-1 Punkte für die Top 5 verteilt. Zwischen 25 und 50 Prozent des geplanten Pensums gibt es 13-10-8-6-5-4-3-2-1 Zähler bis zum 9. Platz. Sind zwischen 50 und 75 Prozent des Grand Prix zurückgelegt, werden 19-14-12-9-8-6-5-3-2-1 Punkte an die Top 10 ausgeschüttet. Bislang gab es halbe Punkte, wenn mindestens eine Runde, aber weniger als 75 Prozent abgespult waren. ■



WILHELM

Für Sprints gibt es jetzt deutlich mehr Punkte, bei frühem Abbruch weniger

NACHRICHTEN

SZAFNAUER ZU ALPINE
Alpine-Chef Laurent Rossi setzt seine Personalrochaden fort. Neuer Teamchef wird Otmar Szafnauer, der sich erst im Januar von Aston Martin getrennt hatte. Den vakanten Posten des Motorenchefs von Renault in Viry-Châtillon übernimmt Bruno Famin. Der Franzose hatte zuvor 13 Jahre bei Peugeot und zwei Jahre bei der FIA gearbeitet.

ANDRETTIS F1-PLAN
Der US-Rennstall Andretti Autosport hat bestätigt, dass man bei der FIA eine Lizenz für ein Formel-1-Team ab der Saison 2024 beantragt hat. Doch aktuell gibt es weder bei der FIA noch beim F1-Rechteinhaber Liberty Pläne, das Feld aufzustocken. Je größer das Feld, desto kleiner wären die Stücke vom Prämienkuchen. Andretti hatte in den letzten Jahren mehrfach versucht, bestehende Teams zu kaufen, war aber immer abgeblitzt.

MEHR FORMEL-1-FANS
Die Formel 1 boomt, auch bei den Fans. Überall wurden 2021 Zuwächse verzeichnet. Trotz Corona-Restriktionen besuchten 2,69 Millionen Zuschauer die 22 Rennen. Die TV-Zahlen stiegen um vier Prozent auf 1,55 Milliarden Zuschauer für die Saison. Highlight war das Saisonfinale in Abu Dhabi mit 108,7 Millionen vor den TV-Schirmen. Auf den digitalen Plattformen wurden 40 Prozent mehr Kontakte verzeichnet.

KEINE TRICKS
Formel-1-Sportchef Ross Brawn zeigt sich zufrieden mit der Entwicklung der neuen Rennwagen-Generation. Die Autos unterscheiden sich stärker voneinander, als man es erwartet habe. Ein halblegaler Supertrick, wie zum Beispiel der Doppeldiffusor im Jahr 2009, sei nicht in Sicht: „Wir haben bis jetzt noch keine Schlupflöcher entdeckt. Der Spielraum, einen besseren Job zu machen, ist deutlich kleiner geworden.“

So eng wie nie zuvor



Ein Überraschungs-Meister, ein viermaliger Indy-500-Sieger und ein gescheiterter Formel-1-Fahrer, der sich in die Herzen der US-Fans fuhr – in Sachen Storys scheint die letzte IndyCar-Saison kaum zu überbieten zu sein. Doch hochkarätige Wechsel, neue Rivalitäten und gestiegene Ambitionen versprechen ein noch intensiveres Jahr 2022.

Von: **Philipp Körner**

Josef Newgarden, Zweiter der letzten Saison, macht aus seinem Herzen keine Mördergrube. Auf die Frage, was ihm 2021 im Titelkampf gefehlt hat, antwortet der Penske-Pilot: „Wir konnten nicht die Performance zeigen, die wir am Ende gebraucht hätten. Natürlich kam in einigen Situationen auch Pech dazu, aber das kann jeder im Fahrerlager sagen." Die Lehre des 31-jährigen US-Amerikaners für die am Wochenende beginnende Saison ist klar: Das Niveau ist in den letzten Jahren so stark gestiegen, dass selbst kleine Fehler brutal bestraft werden.

Da auch in dieser, etwas früher eingeläuteten Saison noch einmal die bekannte Kombination aus dem Dallara-Einheitschassis und den 2,2-Liter-V6 von Chevrolet und Honda zum Einsatz kommt, gaben sich viele Teams bei der eh ausgiebigen Fehleranalyse umso mehr Mühe. Außerdem sorgten auf Ingenieurs-Seite einige namhafte Wechsel für Schlagzeilen. Unter anderem warb der IndyCar-Ableger von McLaren den Kanadier Gavin Ward vom Team Penske ab.

Mit der Verpflichtung des ehemaligen Red-Bull-F1-Ingenieurs unterstrich der US-Zweig seine gestiegenen Ansprüche, die auch Top-Pilot Patricio „Pato" O'Ward offensiv formulierte: „Vergangene Saison war unser Auto nicht konstant genug. Das hat entscheidende Punkte gekostet. 2022 wollen wir die Top-Teams noch mehr unter Druck setzen." Der Mexikaner bildet wieder ein Vollzeit-Duo mit dem Schweden Felix Rosenqvist. Zusätzlich setzt McLaren beim ersten Indy-Rundkurs-Lauf und beim Indy 500 ein drittes Auto für den Kolumbianer Juan Pablo Montoya ein.

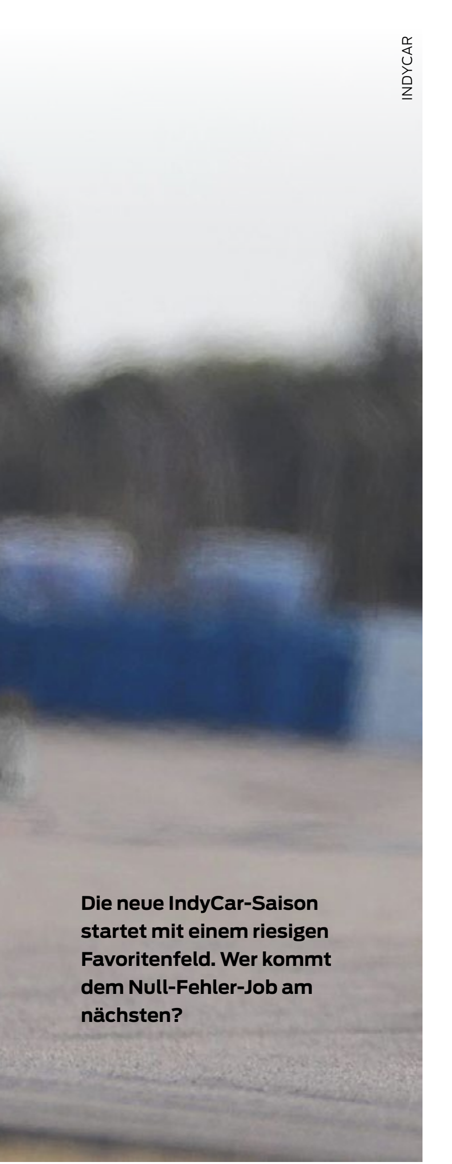
> „Vergangene Saison war unser Auto nicht konstant genug. Das hat entscheidende Punkte gekostet. 2022 wollen wir die Top-Teams noch mehr unter Druck setzen."
>
> Patricio O'Ward

Ganassi-Generationenduell

Bei der Meisterschaft-Mannschaft von Chip Ganassi Racing herrscht ebenfalls Konstanz bei der Kaderplanung. Der 24-jährige Titelverteidiger Álex Palou geht in seine erst zweite Saison für das Team und frotzelte im Vorlauf: „Wir haben uns so auf das Jahr vorbereitet, als hätten wir den Titel 2021 verloren. Die Konkurrenz kann sich also auf einiges gefasst machen." Sein Teamkollege Scott Dixon musste sich 2021 zwar mit einem vierten Platz zufriedengeben, gilt aber weiterhin als der Teamleader. Die interne Dynamik zwischen dem jungen Spanier und dem sechsfachen IndyCar-Champion gilt als eine der interessantesten Geschichten des neuen Rennjahrs.

Mit Spannung werden zweifelsohne auch die Leistungen ihrer beiden Vollzeit-Kollegen erwartet. Zum einen will der frühere F1-Fahrer Marcus Ericsson an seine zwei Siege aus der Vorsaison anknüpfen. Zum anderen fährt der siebenfache NASCAR-Champion Jimmie Johnson nun auch die Ovalrennen und möchte besonders beim Indy 500 seine Kritiker aus der letzten Saison Lügen strafen. Beim Jahreshighlight bringt Ganassi außerdem ein Auto für den Brasilianer Tony Kanaan an den Start.

Der anfangs erwähnte Vizemeister Josef Newgarden wurde über den Winter Zeuge eines größeren Umbaus beim Team Penske: Die Truppe des IndyCar-Besitzers Roger Penske kürzte das Auto-Aufgebot auf drei Fahrzeuge herunter und stellte das Personal nach dem Abgang von Ward neu



Die neue IndyCar-Saison startet mit einem riesigen Favoritenfeld. Wer kommt dem Null-Fehler-Job am nächsten?

auf. Newgarden, Will Power und Scott McLaughlin bilden besagtes Trio und sollen nach einer – für Penske-Verhältnisse – schwachen letzten Saison in die Erfolgsspur zurückfinden – allen voran in Indy.

Andretti-Ambitionen

Auch für das Team von Michael Andretti soll es 2022 besser laufen. Denn Alexander Rossi und besonders Colton Herta ließen im vergangenen Jahr zwar wiederholt ihr riesiges Talent aufblitzen, aber über die Saison hinweg waren sie nicht konstant genug. Auch die dominanten Siege von Herta konnten nur bedingt darüber hinwegtäuschen.

Mit Romain Grosjean und dem Kanadier Devlin DeFrancesco bekommen die beiden gleich zwei neue Teamkollegen. Während Grosjean bei Andretti Autosport durchaus von seinem ersten IndyCar-Sieg träumen darf, gehört DeFrancesco zur Kategorie Paydriver. Sohnemann und Indy-Spezialist Marco Andretti wird das Quartett wie gewohnt beim Saisonhöhepunkt unterstützen.

Besondere Aufmerksamkeit hat 2022 auch wieder das Mittelfeld verdient, in dem sich mit Meyer Shank Racing eine aus dem Sportwagenbereich bekannte Truppe etabliert hat. Die Mannschaft von Michael Shank hat zwei Vollzeit-Autos gemeldet: Das eine fährt ihr letztjähriger Indy-500-Sieger Hélio Castroneves, das andere der frühere Penske-Pilot Simon Pagenaud. Nach dem Sieg bei den 24 Stunden von Daytona will man nun auch in der IndyCar zum Establishment aufrücken. Hoffnungen auf vereinzelte Siege macht sich ebenso Rahal Letterman Lanigan Racing, für das der Däne Christian Lundgaard in allen Rennen antritt. Graham Rahal und Jack Harvey sind seine Teamkollegen. Ähnliche Ambitionen können auch Ed Carpenter Racing zugeschrieben werden, wo der Amerikaner Conor Daly und der niederländische Shooting-Star Rinus VeeKay ein beliebtes Duo formen. Mit Tatiana Calderón ist nach längerer Durststrecke zudem wieder eine Fahrerin gemeldet. Sie bestreitet die Rund- und Stadtkursrennen für die Mannschaft der IndyCar-Legende A. J. Foyt. Die weiteren Teams und Fahrer sind in der Tabelle nachzulesen.

Hybrid-Hemmnisse

Parallel zum Tagesgeschäft bereitet die IndyCar aktuell die Einführung der neuen Motorengeneration im nächsten Jahr vor. Sowohl Chevy als auch Honda haben einen 2,4-Liter-V6 entworfen, der mit einem einheitlichen Hybridsystem gekoppelt werden soll. Obwohl die Serie noch über die genauen Daten der elektrischen Unterstützung schweigt, mehrten sich zuletzt die Gerüchte über eine Kooperation mit dem deutschen Unternehmen Mahle. Das neue 100 PS starke ERS soll für die Anforderungen von Ovalen entworfen worden sein und durch die Fahrer geladen sowie aktiviert werden können.

Ob die Motoren tatsächlich wie erhofft 2023 ihr Debüt feiern, wird jedoch von der Entwicklung der aktuellen Lieferengpässe abhängen. Ein erster großer Test musste bereits verschoben werden. Eines ist aber schon jetzt klar: IndyCar-Fans in Deutschland, Österreich und der Schweiz werden den Auftakt der Hybrid-Ära bei Sky sehen können. Der Pay-TV-Konzern hat sich für die kommenden drei Saisons die Rechte gesichert. ■

PROVISORISCHE NENNLISTE – INDYCAR-SAISON 2022*

Team	Motorpartner	Fahrer	Rennen
A. J. Foyt Enterprises	Chevrolet	Tatiana Calderón (R)	Rund- und Stadtkurse
	Chevrolet	Dalton Kellett	alle
	Chevrolet	Kyle Kirkwood (R)	alle
Andretti Autosport	Honda	Devlin DeFrancesco (R)	alle
	Honda	Romain Grosjean	alle
	Honda	Colton Herta	alle
	Honda	Alexander Rossi	alle
Arrow McLaren SP	Chevrolet	Juan Pablo Montoya	Indy-Rundkurs 1 und Indy 500
	Chevrolet	Patricio O'Ward	alle
	Chevrolet	Felix Rosenqvist	alle
Chip Ganassi Racing	Honda	Scott Dixon	alle
	Honda	Marcus Ericsson	alle
	Honda	Jimmie Johnson	alle
	Honda	Álex Palou	alle
Dale Coyne Racing	Honda	David Malukas (R)	alle
	Honda	Takuma Sato	alle
Ed Carpenter Racing	Chevrolet	Conor Daly	alle
	Chevrolet	Rinus VeeKay	alle
Juncos Hollinger Racing	Chevrolet	Callum Ilott (R)	alle
Meyer Shank Racing	Honda	Hélio Castroneves	alle
	Honda	Simon Pagenaud	alle
Rahal Letterman	Honda	Jack Harvey	alle
Lanigan Racing	Honda	Christian Lundgaard (R)	alle
	Honda	Graham Rahal	alle
Team Penske	Chevrolet	Scott McLaughlin	alle
	Chevrolet	Josef Newgarden	alle
	Chevrolet	Will Power	alle

*keine ausschließlichen Indy-500-Nennungen aufgeführt; Gaststarts möglich; (R) Rookie



Blick nach vorne: Romain Grosjean will sein erstes Rennen gewinnen



In der Beweispflicht: Für Álex Palou zählt nur die Titelverteidigung

INDYCAR-TERMINE 2022

27. Februar	St. Petersburg
20. März	Texas
10. April	Long Beach
1. Mai	Alabama
14. Mai	Indy-Rundkurs 1
29. Mai	Indy 500
5. Juni	Detroit
12. Juni	Road America
3. Juli	Mid-Ohio
17. Juli	Toronto
23. Juli	Iowa 1
24. Juli	Iowa 2
30. Juli	Indy-Rundkurs 2
7. August	Nashville
20. August	St. Louis
4. September	Portland
11. September	Laguna Seca



GRUPPE C

NLS-Fans kennen Axcil Jefferies als Stammfahrer auf dem Konrad-Lambo. Doch der 27-Jährige, der in Dubai und Deutschland lebt und mit einer simbabwischen Lizenz startet, ist auf der ganzen Welt unterwegs. Der heutige GT3-Profi, der auch einen Ausflug in die GP2 machte, spricht über die Anfänge in Simbabwe, seinen Mentor Franz Konrad und die Hassliebe zur Nordschleife.

Von: **Bianca Leppert**

Sie haben kürzlich das 24h Rennen Dubai zum zweiten Mal in Folge gewonnen. Was war der Schlüssel?
Es ist eine Kombination aus mehreren Dingen. Klar, ich habe viel Streckenkenntnis, weil ich schon lange in Dubai lebe. Aber beide Male waren es auch sehr starke Teams und starke Fahrer-Aufgebote. Sowohl beim Sieg mit dem Porsche von GPX Racing als auch dieses Jahr mit dem Audi von WRT hatten wir keinen einzigen Kratzer. Das zeigt, wie professionell das beide Male zuging.

Das Engagement mit WRT kam eher kurzfristig, oder?
Ich hatte gehofft, als Vorjahressieger einen Fahrerplatz zu bekommen. Aber wie es oft im Motorsport ist: Es gab einige zahlende Fahrer. Ein paar Tage vor dem Event wurde dann aber ein Fahrer positiv auf Covid-19 getestet und WRT hat mich gefragt, ob ich einspringen kann.

Kannten Sie die WRT-Mannschaft vorher schon?
Ich kannte Teamchef Vincent Vosse vom Sehen aus dem Fahrerlager – nicht persönlich. Ich wurde sehr herzlich im Team begrüßt und habe sehr viel gelernt. Es gibt aber momentan keine weiteren Pläne zusammen. Auch wenn ich mich freuen würde.

Viele kennen Sie aus der NLS, wo Sie im Konrad-Lambo starten. Sie leben in Dubai sowie in Deutschland und haben eine simbabwische Lizenz. Wie kommt es dazu?
Ich bin in Simbabwe aufgewachsen und habe dort meine Rennkarriere gestartet. Deshalb auch

Noch ist der Knoten mit dem Konrad-Lamborghini auf der Nordschleife nicht geplatzt

GRUPPE C

„Du triffst Menschen, die dein Leben verändern“

die Lizenz aus Simbabwe. Ich bin dann lange im Formelsport unterwegs gewesen und bis in die GP2 gekommen. Beim GP2-Test habe ich einige Mitarbeiter des Yas Marina Circuit in Abu Dhabi kennengelernt und bin dort so Instruktor geworden. Deshalb bin ich vor fünf Jahren in die Vereinigten Arabischen Emirate gezogen. Durch das Engagement mit Konrad Motorsport in der NLS brauchte ich eine Basis in Europa. Deshalb lebe ich von März bis Oktober in Montabaur, den Rest des Jahres bin ich in Dubai.

Sind Sie oft in Simbabwe?
Nein. Während des Jahres ist so viel los, und in der Winterzeit habe ich hier in den Emiraten viel zu tun. Ich fühle mich da mittlerweile einfach sehr zu Hause. Dort vermisse ich nichts.

Wie haben Sie Ihre Motorsportkarriere in Simbabwe angefangen?
Mein Vater war damals Amateur-Rennfahrer und ist ein großer Motorsport-Fan. Ich war als kleiner Junge immer dabei und habe ihn im Alter von vier Jahren um ein Kart angebettelt, das ich dann später bekommen habe. Wir sind zwei oder drei Jahre dort gefahren. Aber es gibt nur zwei Rennstrecken. Weil Motorsport in Simbabwe nicht populär war, bin ich nach Südafrika gegangen, wo es mehr Sponsoren und Wettbewerb gab. Dort habe ich bei meinem Teamchef gelebt.

Und wie ging es weiter?
Jetzt wird es kompliziert (lacht). Ich wurde von Toyota und Castrol unterstützt, die mir halfen, nach England zu gehen. Von dort aus bin ich für zwei Jahre nach Malaysia für die Formel BMW. Danach wurde ich von Honda in der Indy Lights in Amerika unterstützt. Anschließend ging es wieder zurück nach England für zwei Jahre und schließlich in die Emirate.

Das klingt nach einem Weltenbummler-Leben.
Du lernst im Motorsport einfach so viel abseits der Rennstrecke. Und du lernst Menschen kennen, die du sonst nie getroffen hättest, und die dein Leben für immer verändern können.

Erzählen Sie mal, welche Menschen waren das?
Zum Beispiel der Teamchef aus Südafrika, der mich zu Toyota gebracht hat. Oder eben Franz Konrad. Als meine Formel-Karriere ins Stocken geriet und ich wenig zu fahren hatte, gab er mir im GT-Sport eine Chance. Ich hatte es nach fünf Jahren Pause vom Rennsport geschafft, in die Lamborghini Super Trofeo einzusteigen. Wir haben die Middle East Meisterschaft gewonnen und die europäische Meisterschaft um einen Punkt verpasst. Im nächsten Jahr habe ich dann Carrie Schreiner kontaktiert, die bei Franz fuhr, weil sie keinen Teamkollegen hatte. Franz kannte mich noch nicht. Es war also hart, ihn zu überzeugen. Aber sie hatten keinen Fahrer gefunden, und so wurde ich engagiert. Wir fuhren auf Pole und haben das Rennen gewonnen. Daraufhin hat er mich nach Europa geholt.

> „Franz Konrad ist ein echter Racer. Aber du kannst auch viel Spaß mit ihm haben. Bei Partys kann ich definitiv nicht mit ihm mithalten.“
>
> Axcil Jefferies

Was haben Sie von einem Motorsport-Tausendsassa wie Franz Konrad, der Talente wie Nick Tandy entdeckt hat, gelernt?
So viel! Das Schönste ist, dass er selbst Rennfahrer ist. Selbst wenn du einen Fehler machst, versteht er das und stützt dich. Weil er weiß, wie das ist. Außerdem ist sein technisches Feedback unglaublich. Er weiß immer, in welche Richtung man in Sachen Setup gehen muss, und es funktioniert immer. Da hilft ihm sein Hintergrund als Mechaniker und Rennfahrer im Motorsport. Die ganze Atmosphäre im Team ist klasse. Franz ist ein echter Racer, aber du kannst auch viel Spaß mit ihm haben. Und bei Partys kann ich definitiv nicht mit ihm mithalten (lacht).

War die Nordschleife Ihre zweite Chance?
Im Formelsport hat immer die Kontinuität gefehlt. Ich bin von einem Programm ins andere ohne Testen gesprungen. Das ist im GT-Sport jetzt anders. Auch auf der Nordschleife machen wir kontinuierlich Fortschritte mit dem Lamborghini. Aber ich musste viel lernen, ich kannte die Nordschleife damals ja noch nicht. Ich habe mich im Simulator vorbereitet und die Permit-Rennen im Porsche Cayman absolviert, bevor ich in den Lamborghini umgestiegen bin.

Wie liegt Ihnen die Grüne Hölle?
Ich glaube, jeder Fahrer liebt und hasst die Nordschleife. Es ist meine absolute Lieblingsstrecke bei trockenen Bedingungen. Im Nassen aber eine der schlimmsten Strecken. Und das sage ich, obwohl ich bei Regen immer schnell bin. Aber du genießt es dann einfach nicht. Mental ist das die herausforderndste Strecke.

Der Konrad-Lambo hat viele Fans. Ein großer Triumph fehlt noch. Oft war Pech im Spiel. Was braucht es, um mehr Erfolg zu haben?
Wir hatten tatsächlich viel Pech in den letzten Jahren. Aber wir haben auch Fortschritte gemacht. Franz gibt Menschen Chancen – sowohl Fahrern, Mechanikern als auch Ingenieuren. Vor zwei Jahren war die Mannschaft noch recht neu. Alle machten ein paar Fehler. Aber in den letzten NLS-Rennen waren wir sehr stark. Wir hatten keine mechanischen Probleme, wir waren vorne dabei, und wenn wir ausgefallen sind, lag es daran, dass es einen Zwischenfall auf der Strecke gab. Dieses Jahr haben wir höhere Erwartungen.

Was viele nicht wissen: Sie sind auch international mittlerweile eine feste Größe im GT-Sport und sehr vielfältig unterwegs. Welche Autos haben Sie im letzten Jahr bewegt?
Ich bin in den letzten zwölf Monaten Lamborghini Hurácan mit Konrad Motorsport auf der Nordschleife gefahren, den LMP3-Ginetta und -Ligier mit Konrad und Frikadelli Racing im Michelin Le Mans Cup, den Ferrari 488 GT3 mit Kessel Racing in der GT Open, den Mercedes AMG GT3 mit Toksport. Dazu kam der Porsche 911 GT3 R in der Asian Le Mans, bei den 24h Dubai und mit Frikadelli auf der Nordschleife. Plus der Porsche 911 RSR in der WEC mit Proton. Und natürlich der Audi R8 LMS mit WRT bei den 24h Dubai in diesem Jahr.

Das klingt nach viel Abwechslung. Ein Vor- oder ein Nachteil?
Wenn du immer im gleichen Auto sitzt, hilft das natürlich dabei, mehr ans Limit des Autos zu kommen. Wenn du aber mit so vielen verschiedenen Teams und Autos arbeitest, lernst du so viel mehr. Es ist manchmal auch schwierig. Etwa, vom Lamborghini zum Mercedes zu wechseln, weil es einen ganz anderen Fahrstil erfordert.

Wo sehen wir Sie 2022?
Es stehen 30 Rennen an. Das Programm mit Konrad Motorsport auf der Nordschleife mit Lamborghini ist schon fix und bestätigt. Mit Kessel Racing war ich die letzten beiden Wochenenden in der Asian Le Mans im Ferrari am Start. Mit dem Team fahre ich auch in der GT Open. Die anderen Programme sind noch nicht offiziell verkündet worden. ■



Axcil Jefferies

Geburtstag: 14. April 1994
Geburtsort: Slough, England
Herkunftsland: Simbabwe



FROZENSPEED

Drei Rennen – vier Sieger

Dass die Langstrecke oft andere Sieger hervorbringt als ein Sprint, ist keine neue Erkenntnis. Beim dritten Lauf der GTWS in Jerez ging es ungeachtet dessen extrem eng zu.

Von: **Horst von Saurma**

Der Start zum 45-minütigen Endurance-Rennen, das als Höhepunkt des Tages am Spätnachmittag im Anschluss an die zwei zuvor schon ausgetragenen Sprintrennen gestartet wurde, ließ von etwaiger Zurückhaltung der im Grid stehenden Protagonisten nicht viel erkennen – frei nach dem Motto: jetzt oder nie.

Vielleicht befürchtete Startfahrer Manuel Lauck auch, dass die Fahrerpaarung Michael Joos/ Klaus Horn unterm Strich die besseren Karten haben könnte. Jedenfalls war es Lauck, der mit seinem vom Porsche Zentrum 5 Seen eingesetzten 991 GT3 R ein Start-Feuerwerk veranstaltete, das es in sich hatte. Gleich vom Start weg rang er zwei Konkurrenten (Jedlinski/Basz auf Mercedes AMG GT3 und Joos/Horn auf Porsche) beherzt nieder und sorgte so dafür, dass das Team die Führung bis zum Ende des Rennens auch nicht mehr abgeben musste.

Michael Joos, der mit seinem 991 GT3 R zuvor beide Sprintrennen souverän mit 21,7 beziehungsweise 22,0 Sekunden Vorsprung auf den Zweiten gewinnen konnte, lieferte sich mit Lauck bis zum Fahrerwechsel ein sehenswertes Duell – eines, das das Gros der Konkurrenz nur von der Ferne aus betrachten konnte. Einzig der Ferrari 488 GT3 des Teams „Die Biermacher Racing" mit dem Fahrer-Duo Lauer/Lopez am Steuer hatte dem Porsche-Battle an der Spitze etwas entgegenzusetzen. Er fuhr mit einem Abstand von knapp vier Sekunden auf Lauck/Dreisow auf den zweiten Gesamtrang. Ulrich Ziegler und David Assfalg dominierten die Cup-Klasse und beendeten das Endurance-Rennen auf dem vierten Rang.

BMW España brachte das Kunststück fertig, mit José Manuel de los Milagros und der Pilotin Nerea Martí auf den sechsten Gesamtrang vorzufahren – und das im nominell deutlich unterlegenen BMW M2 CS Racing. ■



FROZENSPEED

Klassensieger: Aston Martin GT4, Porsche GT3 R, BMW M2 CS Racing



FROZENSPEED

Endurance-Sieg geholt: Porsche 991.2 GT3 R vom Team PZ 5 Seen



FROZENSPEED

Team „Die Biermacher Racing" setzt zwei Ferrari ein, hier 458 Challenge

GT WINTER SERIES, JEREZ DE LA FRONTERA/SPANIEN

1. Sprintrennen, 15 Runden à 4,4 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Michael Joos	Team Joos	25:56,742 min
2.	Karol Basz	Olimp Racing	+ 22,02 s
3.	Javier Ibran	BE Motorsport	+ 51,35 s
4.	Oscar Lofquist	Kjellin Motorsp.	+ 1:12,94 s
5.	Uwe Lauer	Die Biermacher	+ 1:13,91 s
6.	Jörg Dreisow	PZ 5 Seen	+ 2:05,20 s
7.	Piotr Wira	Good Speed R.	+ 2:08,51 s
8.	Ulrich Ziegler	HP Racing	+ 1 Runde
9.	Chr. Kindsmüller	PZ 5 Seen	+ 1 Runde
10.	Stanislaw Jedlinski	Olimp Racing	+ 1 Runde

2. Sprintrennen, 15 Runden à 4,4 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Michael Joos	Team Joos	25:58,15 min
2.	Marcin Jedlinski	Olimp Racing	+ 21,73 s
3.	Piotr Wira	Good Speed	+ 1:07,20 s
4.	Oscar Lofquist	Kjellin Motosp.	+ 1:13,57 s
5.	Javier Ibran	BE Motorsport	+ 1:32,73 s
6.	Klaus Horn	Team Joos	+ 1:33,55 s
7.	Uwe Lauer	Die Biermacher	+ 1:40,43 s
8.	Jörg Dreisow	PZ 5 Seen	+ 1 Runde
9.	Chr. Kindsmüller	PZ 5 Seen	+ 1 Runde
10.	David Assfalg	HP Racing	+ 1 Runde

Endurance-Rennen, 24 Runden à 4,4 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Dreisow/Lauck	PZ 5 Seen	46:23,59 min
2.	Lauer/Lopez	Die Biermacher	+ 3,84 s
3.	Joos/Horn	Team Joos	+ 1:02,81 s
4.	Ziegler/Assfalg	HP Racing.	+ 1:25,95 s
5.	Woerle/Kindsmüller	PZ 5 Seen	+ 1 Runde
6.	de los Milagros/Martí	BMW España	+ 1 Runde
7.	Jilkova/Haub	Drago R. ZVO	+ 1 Runde
8.	Petersen/Lungstrass	Racing One	+ 1 Runde
9.	Verkerk/Verkerk	RFF Racing	+ 1 Runde
10.	Moritz Gisy	Racing One	+ 1 Runde



MICHELIN
PILOT SPORT
Mobil 1
Ansys

IMSA-Meisterschaft: Probleme mit dem BMW M4 GT3 in Daytona

M4: Daytona-Rätsel gelöst

Das offizielle Renndebüt des neuen BMW M4 GT3 beim 24h-Rennen in Daytona verlief nicht nach Plan: Die beiden Werkswagen in der GTD-Pro-Klasse strandeten früh im Rennen mit gelockerten Unterböden. Mittlerweile ist BMW der Sache auf den Grund gegangen.

Von: **Marcus Schurig**

Nach nur einer Rennstunde lagen beide BMW M4 GT3 des Rahal-Teams beim 24h-Rennen in Daytona nur auf den Positionen 59 und 60, mit jeweils einer beziehungsweise zehn Runden Rückstand. Der Grund: Die Befestigungen der Unterböden hatten sich im Heckbereich gelöst und mussten neu fixiert werden. Damit war das Rennen für die M4 bereits gelaufen, auch wenn BMW aufgrund der äußerst konservativen BOP-Einstufung vermutlich eh chancenlos gewesen wäre.

Mittlerweile haben die Ingenieure bei BMW Motorsport die Gründe für die Schäden geklärt. Verantwortlich war ein komplexer Mix aus unterschiedlichen Faktoren: Erstens lag die von der BOP neu fixierte Ride Height der GT3-Wagen mit 50 mm leicht unter der internen Entwicklungsvorgabe, doch das allein hätte noch keine Probleme bereitet. Eine BOP-Änderung nach dem Roar-Test machte zweitens eine weitere Absenkung des Anstellwinkels und damit der Ride Height im Heckbereich notwendig, weil BMW – wie andere GT3-Hersteller übrigens auch – die Heckflügeleinstellung ändern musste. Und drittens wurden die Kurbs in der Busstopp-Schikane vor dem Roar-Test noch einmal modifiziert, womit die Erfahrungswerte bei einem extra anberaumten BMW-Test in Daytona im Dezember wertlos waren. „Alle drei Faktoren haben dazu geführt, dass sich die Befestigungen der Unterböden im Heckbereich gelöst hatten", erklärt M4-Projektleiter Achim Klein.


IMSA

BMW war mit dem M4 in Daytona chancenlos, dazu kamen Technikprobleme

Damit ist aber auch klar, dass es sich in Daytona definitiv um Einmalprobleme gehandelt hat, die so nicht wieder auftauchen werden. BMW hat die Ergebnisse der internen Untersuchung an alle Kundenteams bereits kommuniziert. Der nächste große Werkseinsatz steht für BMW beim 12h-Rennen in Sebring Mitte März an, wo das IMSA-Einsatzteam von Bobby Rahal abermals zwei BMW M4 GT3 an den Start bringen wird. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

SEBRING: FAHRERROCHADEN

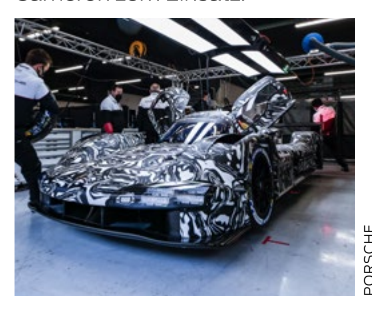
Beim zweiten Lauf der IMSA-Meisterschaft in Sebring Mitte März haben sich mehrere ungeplante Fahrerwechsel besonders in der DPI-Topklasse ergeben: So wird Daytona-Sieger Hélio Castroneves das 12h-Rennen nicht wie ursprünglich geplant im Acura-Team von Meyer Shank Racing in Angriff nehmen. Der Grund: Castroneves startet beim zweiten IndyCar-Rennen auf dem Texas Motor Speedway, wo er ebenfalls für Meyer Shank startet. „Wir sind übereingekommen, dass ein Doppelstart bei beiden Events nur schwer umzusetzen ist", so Castroneves. „Ich fahre erstmals seit fünf Jahren wieder die volle IndyCar-Saison, und mein Ziel besteht darin, um den Titel zu kämpfen. Deshalb haben wir den Kompromiss eines Doppelstarts verworfen." Toyota-Werksfahrer José María López ersetzt beim Ally-Cadillac Jimmy Johnson, der ebenfalls beim IndyCar-Rennen in Texas am Start stehen wird. López fährt in Sebring zusammen mit Kamui Kobayashi und Mike Rockenfeller. Aus den gleichen Gründen muss auch IndyCar-Ass Scott Dixon in Sebring aussetzen, er wird im Team von Chip Ganassi durch Ryan Hunter-Reay ersetzt.

ROWE RACING MACHT GTWC

Nach einem Ausflug in die DTM setzt Rowe Racing dieses Jahr wieder komplett auf die Langstrecke. Neben dem Programm mit dem BMW M4 GT3 in der NLS und beim 24h-Rennen Nürburgring setzt das Team aus St. Ingbert zwei BMW in der GT World Challenge Europe ein. Ein Auto teilen sich Nick Catsburg, Nick Yelloly und Augusto Farfus. Das andere Auto wird von den BMW-Junioren Dan Harper, Max Hesse und Neil Verhagen pilotiert.

PORSCHE MIT LMDh-TEST

Porsche hat mit dem neuen LMDh-Wagen in Barcelona einen mehrtägigen Test abgespult, bei dem der Rennwagen über 2000 Kilometer zurückgelegt hat. Im Zentrum der Testfahrten standen die Abstimmung der Systeme, die Entwicklung von Reifen sowie die Optimierung des Zusammenspiels von V8-Turbomotor und dem vom Reglement vorgeschriebenen Hybridsystem. Bei den Testfahrten kamen unter anderem die neuen Porsche-Werksfahrer Felipe Nasr und Dane Cameron zum Einsatz.


PORSCHE

FALKEN MIT NEUEN FAHRERN

Falken Motorsport absolviert zwar wie gehabt mit zwei Porsche 911 GT3 R das Nordschleifen-Programm, hat aber eine neue Fahrer-Kombination vorgestellt. Neu dazu kommen die Porsche-Spezialisten Marco Seefried, Lars Kern, Jaxon Evans und Patrick Pilet. Die Stammpiloten Martin Ragginger, Sven Müller, Klaus Bachler und Alessio Picariello bleiben wie schon im vergangenen Jahr an Bord.

ALMS: TITEL VERGEBEN

Beim zweiten Rennwochenende der Asian Le Mans Series in Abu Dhabi sicherte sich Nielsen Racing mit den Piloten Rodrigo Sales, Matt Bell und Ben Hanley den Titel in der Gesamtwertung und zieht damit ein Le-Mans-Ticket. Die beiden Laufsiege in Abu Dhabi holte das britische LMP2-Team United Autosport (Joshua Pierson/Paul di Resta). In der GT-Klasse schaffte Inception Racing mit dem McLaren das gleiche Kunststück, in der GT-Am-Kategorie konnte sich das Team SPS Automotive Performance mit Mercedes den ALMS-Meistertitel sichern.


MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
MANNESMANN



Muss zuerst auf die Bahn: Toyota-Pilot Kalle Rovanperä

ROESELER

Neues Winter-Paradies

Nur die WM-Läufe in Finnland und Großbritannien wurden öfter ausgetragen als die Rallye Schweden. Um aber künftig optimale Bedingungen zu schaffen, wird die 69. Ausgabe des Winterklassikers erstmals im hohen Norden rund um Umea ausgetragen.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Vorfreude auf die 69. Ausgabe der seit 1950 ausgetragenen Rallye Schweden ist groß. Schließlich musste der Winterklassiker im Vorjahr aufgrund der Pandemie abgesagt werden und die finnischen Nachbarn kurzfristig mit der Arctic-Rallye einspringen. Dem nicht genug, stand die Rallye Schweden aufgrund zu milder Temperaturen in Värmland schon öfter vor der Absage.

Um derlei Nöte künftig zu verhindern, wurde die Rallye vom traditionellen Austragungsort rund um Karlstad und Torsby im Südwesten 750 Kilometer weiter nördlich nach Umea in die ungleich schneesicherere Region Västerbotten verlegt.

Wie schwierig und kompliziert so etwas ist, zeigte sich in den vergangenen Tagen. „Farmer haben aufgrund des starken Schneefalls von unerwarteten Rentier-Bewegungen berichtet, sodass wir die für Samstag zweimal geplante Wertungsprüfung Örträsk kurzfristig absagen mussten", erklärt Rallyechef Glenn Olsson. Auf dem Programm der Dreitages-Tour stehen dadurch nur noch 17 Prüfungen über insgesamt 264,79 WP-Kilometer.

Keiner kennt die Strecken

Favoriten auszumachen ist schwierig, sind die Strecken doch für alle neu. Auch weiß keiner, ob man selbst, die Teamkollegen oder die Konkurrenz mit dem noch ungewohnten Hybridboliden besser klarkommt. Einzige Konstante sind die speziellen Spike-Reifen mit 384 Nägeln, von denen jeder sieben Millimeter aus den Profilblöcken herausragt, um sich in das gefrorene Eis zu beißen.

Durch die fünf Extrapunkte nach dem Power-Stage-Erfolg beim Saisonauftakt führt Kalle Rovanperä die WM-Tabelle an und muss im Toyota Yaris Rally1 zuerst auf die Bahn. Dahinter folgt M-Sport-Speerspitze Craig Breen im Ford Puma und Thierry Neuville im bestplatzierten Hyundai i20. Schon jetzt unter Zugzwang ist dessen Teamkollege Ott Tänak. Der kleine Hoffnungsschimmer: Auch im Vorjahr reiste der Weltmeister von 2019 zum zweiten WM-Lauf ohne WM-Zähler an und gewann die Arctic-Rallye. Dumm nur: Es sollte 2021 sein einziger WM-Sieg bleiben.



ROESELER

Noch ohne WM-Zähler: Ott Tänak

Die Spitze des 49 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden zehn neue Rally1-Hybriden von Ford (3), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den insgesamt 30 Teams in der zweiten Liga sind 24 in die WRC2 eingeschrieben. Dahinter folgen die acht nun in der WRC3 startenden WM-Junioren. ■

WM-NACHRICHTEN

BERTELLI SAGT START IM FORD PUMA RALLY1 AB

M-Sport reist nun doch nur mit drei Ford Puma Rally1 an. Kurz nach seinem Test musste Edelkunde Lorenzo Bertelli den geplanten Start bei seiner Lieblingsrallye absagen. „Wirklich schade. Da die Fashion Week in Mailand nun aber doch ihre Tore öffnen kann, muss ich dort meinen Verpflichtungen nachkommen", so der Prada-Junior.

WRC2: HUTTUNEN IM M-SPORT FIESTA

Nach den französischen Spezialisten bei der Monte muss sich WRC2-Weltmeister Andreas Mikkelsen nun gegen Winter-Experten durchsetzen, allen voran Skoda-Teamkollege, finnischer Meister und aktueller Arctic-Sieger Emil Lindholm. M-Sport kommt mit Jari Huttunen und Lokalmatador Mattias Adielsson, einen dritten Ford Fiesta steuert Ex-WM-Pilot Per-Gunnar Andersson. Als Schnellster des halben Dutzend VW Polo-Piloten gilt Ole Christian Veiby, der am vergangenen Wochenende souverän die norwegische Numedalsrally gewann.

WRC3: NUR WM-JUNIOREN

In Schweden machen die acht erstmals in allradangetriebenen Ford Fiesta Rally3 agierenden WM-Junioren den WRC3-Klassensieg unter sich aus. Als Favorit wird der erst 20-jährige Sami Pajari, schon in Monte Carlo Klassensieger und im Vorjahr jüngster und erster finnischer Junior-Weltmeister, gehandelt.

SOLO FÜR REIERSEN

Als Vorbereitung auf sein WM-Debüt hat der 18-jährige Isak Reiersen in dieser Saison schon drei Winter-Rallyes absolviert. Sein oberstes Ziel bleibt aber dennoch die Zielankunft. Verständlich, ist es doch gleichbedeutend mit dem Klassen- und Gruppensieg. Der Lokalmatador im Ford Fiesta Rally4 ist als einziger WM-Starter ohne Allradantrieb unterwegs. ■ RK



Jeder Kilometer zählt: WRC2-Weltmeister Mikkelsen im Prototyp des neuen Fabia Rally2

SKODA

WRC2

Weiter im Härtetest

Im Sommer bringt Marktführer Skoda den Nachfolger des mittlerweile über 450-mal verkauften Fabia Rally2. Damit die Kunden an ihre bisherigen Erfolge anknüpfen können, wird intensiv getestet.

Von: **Reiner Kuhn**

Der Termin steht: Zum 1. August will Skoda sein neues Kundensportmodell homologieren. Die Bürde ist groß, sind der Fabia R5 und Fabia Rally2 mit über 1500 Siegen und 100 nationalen Meistertiteln nicht nur sportlich die erfolgreichsten Vertreter ihrer Kategorie, sondern mit rund 450 verkauften Einheiten auch in der Verkaufsstatistik ganz vorne. Um daran anzuknüpfen, schickt Skoda sein Entwicklungsteam seit Monaten quer durch Europa und testet den Nachfolger auf Asphalt, Schotter, Eis und Schnee.

Denn anders als seine Vorgänger basiert der nächste Fabia Rally2 auf der MQB-Konzernplattform und profitiert unter anderem von einem etwas größeren Radstand. Aber nicht nur das Chassis ist neu, auch der Antriebsstrang und Motor sollen grundlegend überarbeitet worden sein. Dass Skoda bei der Entwicklung nichts dem Zufall überlässt, unterstreicht die Testfahrer-Riege. So haben sich bei Erprobungsfahrten über fünf Tage im Norden Finnlands bei Temperaturen von bis zu minus 14 Grad WRC2-Welt- und Europameister Andreas Mikkelsen, der fünfmalige WM-Laufsieger Kris Meeke sowie der finnische Meister und WRC2-Pilot Emil Lindholm hinterm Steuer abgewechselt.

„Ziel war es, unter Extrembedingungen Haltbarkeit und Leistung von Fahrwerksteilen und Antriebskomponenten zu testen, weiß Projektleiter Jan Krasula und erklärt: „Außerdem galt es sicherzustellen, dass die Teams im Cockpit auch bei Temperaturen von weit unter null Grad noch unter optimalen Komfortbedingungen fahren. So darf etwa die Windschutzscheibe nicht beschlagen und die Temperatur an Bord muss oberhalb eines bestimmten Schwellenwerts bleiben.“ Mit dem Wettbewerbsdebüt des neuen Skoda Fabia Rally2 wird beim belgischen WM-Lauf Ende August gerechnet. ■

Extreme E

Finale Meister-Leistung

Champion Johan Kristoffersson gewann mit seiner neuen Teamkollegin Mikaela Åhlin-Kottulinsky den Auftakt zur zweiten Extreme-E-Saison.

Neue Strecke, alter Sieger. Beim Saisonauftakt der vollelektrischen Offroad-Serie Extreme E in Saudi-Arabien musste das Finale nach der ersten von zwei knapp sechs Kilometer langen Runden abgebrochen werden. Der als Fünfter gerade noch ins Finale gerutschte Tanner Foust (McLaren XE) knallte im dichten Staub Mikaela Åhlin-Kottulinsky ins Heck und blieb nach einem heftigen Überschlag auf der Piste liegen.

Nach dem Restart setzte Champion Johan Kristoffersson im lädierten Rosberg-Auto alles auf eine Karte und schaffte das Kunststück, in der vorletzten Kurve die bis dahin führende Laia Sanz zu überholen. Hinter den Siegern Kristoffersson/Åhlin-Kottulinsky (Rosberg RX) und Sainz/Sanz (Sainz XE) wurden Loeb/Gutiérrez (Hamilton X44) Dritte. ■ RK



EXTREME E

Turbulenter Saisonauftakt: Viel Staub, rote Flagge und bekannter Sieger

ADAC XC Cup

Neuer Cross-Car-Cup

Ab Juni soll im Rahmen der Deutschen Rallycross-Meisterschaft der neue ADAC-XC-Cup am Start stehen. Startberechtigt sind schon Zwölfjährige.

Schon bevor in Buxtehude Talente aus ganz Europa in Cross Cars (XC) um einen Platz im FIA-Rally-Star-Programm balgten, waren die von Motorrad-Motoren angetriebenen Geländekarts auch in Deutschland ein Thema. Der ADAC trägt dem Rechnung und schreibt im Rahmen der Deutschen Rallycross-Meisterschaft (DRX) einen XC-Cup aus.

Initiator Sven Haaf verrät vorab: „Gefahren wird an fünf Wochenenden in zwei Altersstufen.“ In der Juniorklasse für 12- bis 15-Jährige leisten die um 30.000 Euro teuren Einsitzer rund 70 PS, bei den Senioren ab 16 Jahren 120 PS. Die Einsatzkosten seien gering, nahezu alle Einstellungen sind festgeschrieben, eigene Mechaniker verboten. Detaillierte Informationen sind ab Mitte März unter adac-motorsport.de/xccup verfügbar. ■ RK



ADAC

Einsitzer mit bis zu 120 PS: Cross-Kart für die Rallye- und Rallycross-Jugend

Der Celica nicht auf dem neuesten Stand, der Fahrer nur Experten bekannt, aber dieser Mats Jonsson ist nicht zu schlagen

Der weiße Riese

Noch bevor er Weltmeister und ein großer Star sein wird, entwickelt der junge Colin McRae eine große Schwäche für die Schweden-Rallye, die er unbedingt gewinnen will. Aber da hat der legendäre Schotte die Rechnung ohne den Lokalmatador aus Värmland gemacht.

Von: **Markus Stier**

Der zweite Lauf im WM-Kalender zählt nur zur Fahrer-WM, Lancia und Toyota schicken keine Werksteams, Mazda (angeblich keine Reifen), Mitsubishi (angeblich keine Motoren) ziehen kurzfristig zurück. Neben skandinavischen Spezialisten wie dem anfangs führenden Sebastian Lindholm ist aber durchaus Prominenz am Start. Stig Blomqvist ist mit 45 nicht mehr der Jüngste, beschert Nissan aber kurzzeitig die erste WM-Führung seit sieben Jahren, bis er im Sunny GTI nach zwei Reifenschäden auf Rang 3 zurückfällt. Ari Vatanen, mit 39 ebenfalls im Herbst seiner Karriere, präsentiert sich im Subaru Legacy mit jugendlichem Ungestüm: Schon vor dem Ziel der ersten Prüfung hat sich der Champion von 1981 überschlagen.

Grönholm crasht

Der dritte Star der ersten WM-Jahre ist Markku Alén, der aber im Toyota Celica des schwedischen Importeurs nicht glücklich wird. Das Auto leidet unter Fehlzündungen. Ein gewisser Marcus Grönholm aus dem Toyota Junior-Team ist noch nicht so weit.



MCKLEIN

McRae: Alles versucht, aber am Ende knapp geschlagen Zweiter





Zwei WM-Siege, 18 Meistertitel: Mats Jonsson



Weltmeister, aber nie Schweden-Sieger: Colin McRae

Der später mit fünf Schweden-Siegen erfolgreichste Schnee-Drifter crasht.

Und so nimmt Mats Jonsson das Zepter in die Hand. Mats wer? Tatsächlich ist der bescheidene Schwede mit dem stets milden Lächeln auf den Lippen international ein weitgehend unbeschriebenes Blatt, dabei sollte man ihn unbedingt auf dem Zettel haben. Jonsson war schon im Vorjahr beim schwedischen WM-Lauf Zweiter geworden. Nur Kenneth Eriksson im Mitsubishi Lancer musste sich der 33-Jährige geschlagen geben.

Der Loeb Schwedens

Jonsson ist so etwas wie der Sébastien Loeb der schwedischen Meisterschaft. 1992 geht er bereits als fünfmaliger nationaler Champion ins WM-Heimspiel. Anfangs hält sich der Mann aus Edsvalla noch zurück. Im heimischen Championat wird mit Einheitsreifen gefahren, die Michelin-Spikes aus der WM kennt er nicht. „Ich musste mich erst auf die Reifen einstellen“, sagt er. Dann aber setzt der Värmländer seinen Heimvorteil gnadenlos um, denn Mats Jonsson wurde keine 25 Kilometer vom Startort Karlstad geboren.

Wenn es einen gibt, der ihm gefährlich werden kann, dann ein junger Brite, der erst seinen neunten WM-Lauf bestreitet. Ende 1991 hat Colin McRae beim WM-Finale in Wales sein Debüt im Subaru-Werksteam gegeben, aber der erst 23-jährige Schotte ist nicht nur der Shootingstar der Branche, sondern auch trotz seiner erst 23 Jahre schon ein alter Schweden-Hase. Hier hat er 1987 in einem Vauxhall Nova sein WM-Debüt gegeben und 1989 seine Premiere als Ford-Werksfahrer erlebt. McRae liebt die Schweden-Rallye und träumt davon, die einmal zu gewinnen.

Seit Jonsson die Führung erobert und mit einer Bestzeitenserie ausgebaut hat, macht McRae Druck. Bei der wilden Jagd durch die Wälder verkürzt McRae die Ideallinie so sehr, dass er sich einen Platten einfängt. Trotzdem bleibt es spannend. Die Entscheidung fällt erst auf den 43 Kilometern von Likenäs. Ausgerechnet auf der längsten Prüfung schaufelt sich der Schotte den Kühler mit Schnee zu, was der heiße Boxermotor mit Leistungsverlust quittiert. 39 Sekunden Vorsprung verwaltet Jonsson ins Ziel, und McRae gesteht: „Als sich Mats auf die WM-Reifen eingeschossen hatte, hatte ich sowieso keine Chance mehr.“ Das Bestzeitenverhältnis spricht eine klare Sprache zugunsten des Lokalhelden: 14:5.

„Ich komme wieder“

Mac droht: „Ich komme nächstes Jahr wieder.“ Jonsson wartet gelassen. Bei der Neuauflage Mac gegen Mats wird Letzterer einen Werks-Toyota fahren und McRae auch dieses Mal allenfalls am Sieg schnuppern lassen. Der Schotte wird Dritter, Jonsson feiert seinen zweiten WM-Sieg. McRae wird in Schweden nie gewinnen.

Mats Jonsson fährt 1992 die Saison seines Lebens: Sieben Starts, sieben Siege. Der Schneekönig feiert den fünften Meistertitel. 13 weitere werden folgen. Auf Eis ist er einer der Weltbesten, auf Schotter kein Schlechter. In der deutschen Szene ist er mit seinem Ford Escort WRC ein gern gesehener Gast. Zwischen 1990 und 98 startet er sieben Mal bei der 3-Städte-Rallye, drei Mal fährt er als Sieger heim. Noch mit 49 gewinnt er 2006 die Lausitz-Rallye.

Aufhören war nie eine Option. Nach 18 schwedischen Titeln und allein 85 Siegen mit dem völlig überalterten Escort WRC von 1997 in Skandinavien, steigt er 2017 auf historische Rallyes um und gewinnt dort einfach weiter. Mit seinem Mazda 323 Turbo 4WD schlägt er bei der historischen Schweden-Rallye Ex-Weltmeister Petter Solberg. Die Saison 2021 hat er im Skoda Octavia WRC mit zwei Siegen abgeschlossen. ■



Jonssons WM-Erfolg ist keine Eintagsfliege. Ein Jahr später siegt er erneut in Karlstad



Neu in der DTM: Schubert Motorsport steigt mit zwei M4 GT3 in die Serie ein

BMW/SCHUBERT MOTORSPORT

Volle BMW-Attacke

Nach entsprechenden Bekanntgaben in der vergangenen Woche stehen die Besetzungen der Autos von Audi, Mercedes und BMW für die DTM 2022 fest. Auch die GRT-Lambo-Piloten sind nun bekannt. Doch es bleiben weiter Fragezeichen.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem die BMW-Meldung, die am Donnerstag die Runde machte, war mit viel Spannung erwartet worden. Wie in der letzten Ausgabe angedeutet, wurde tatsächlich Esteban Muth als einer der vier Piloten für die kommende Saison verkündet. Der Belgier wird bei Walkenhorst Motorsport, die der Serie also wunschgemäß treu bleiben, der neue Teamkollege von Marco Wittmann. Der Franke, der 2021 als Einzelkämpfer lange im Titelkampf blieb, geht in seine zehnte DTM-Saison.

Das Geheimnis um das weitere Team, das zwei BMW M4 GT3 einsetzt, wurde ebenfalls gelüftet. Das Team Schubert Motorsport wird neben der ADAC GT4 Germany und dem ADAC GT Masters auch die DTM bestreiten und damit sein Serien-Debüt geben. Alles andere als Debütanten sind dagegen die Fahrer Sheldon van der Linde und Rückkehrer Philipp Eng. „Wir freuen uns auf eine spannende DTM-Saison 2022", blickt der neue BMW-M-Motorsport-Leiter und langjährige Audi-DTM-Einsatzleiter Andreas Roos voraus. Damit ist klar, dass mit Timo Glock ein Publikumsliebling die Serie verlässt und ein anderer Fan-Favorit, Bruno Spengler, nicht zurückkehrt.

Lambo-Überraschungen

Nach dem bereits in der letzten MSa thematisierten Mercedes-Fahrerkader ist nun auch das Audi-Aufgebot komplett. Das Team Rosberg gab am vergangenen Freitag bekannt, dass man wie im Vorjahr mit Nico Müller und Dev Gore antreten wird – dazu gab es gleich die Ansage, dass man mit Müller um den Titel fahren will. „Wir wollen im hochklassigen Feld der DTM zeigen, dass wir es besser können als im Vorjahr", sagt Teamchef Kimmo Liimatainen. Damit stehen in diesem Jahr insgesamt sechs Audi von drei Teams am Start. Übrigens: Nicht nur der BMW ist in diesem Jahr neu, bei Audi kommt ab diesem Jahr der neue R8 LMS Evo 2 zum Einsatz, der bisher nur Testrennen erfahren hat. Anfang März werden Abt und Rosberg dem neuen Boliden bei ersten Testfahrten sicher ganz genau auf den Zahn fühlen.

> **!** BMW verteilt vier neue M4 GT3 auf die Teams Walkenhorst und Schubert Motorsport. Philipp Eng kehrt nach einem Jahr Pause in die DTM zurück.

Erst Ende März steigen die Neulinge vom Grasser Racing Team (GRT) in die Testarbeit ein. „Ich bin Fan davon, auf den Strecken zu testen, auf denen wir auch Rennen fahren", so Teamchef Gottfried Grasser. Will heißen: Bei den aktuell noch kalten Temperaturen, die auf den meisten DTM-Strecken herrschen, sind Testfahrten wenig sinnvoll.

Einen großen Schritt in Richtung DTM-Premierenjahr für die in der Nähe des Red Bull Rings ansässige Mannschaft gab es vergangene Woche, als das Fahrer-Aufgebot verkündet wurde. Nachdem Clemens Schmid bereits feststand, wurde wenig überraschend auch Werksfahrer Mirko Bortolotti im Line-up bestätigt. Überraschender waren da schon die zwei weiteren Namen: Rolf Ineichen und Alessio Deledda. Der Schweizer Ineichen war in den vergangenen Jahren oft als Trophy- bzw. Gentlemen-Pilot unterwegs, je nach Strecke und Tagesform aber nahezu auf Profi-Zeitenniveau.

Der 27-jährige Italiener Deledda hat im Formelsport bisher nicht überzeugt. Warum er nun als neuer Lamborghini-Junior ins DTM-Feld geworfen wird, wirft Fragen auf, denn bekannt wurde er eher deshalb, weil er sich bei waghalsigen Manövern auf öffentlichen Straßen mit einem Lamborghini Urus filmen ließ. Auf Instagram macht er jedoch

keinen Hehl daraus, dass er auf der wohlhabenderen respektive Sonnenseite des Lebens zu stehen scheint – und ist damit wohl nicht der erste Paydriver, der sich den Status eines „Werksangehörigen“ etwas kosten lässt.

Ferrari, T3 – und Schumi!

Da die Starterliste sich immer weiter füllt und nahezu vollständig ist, haben wir den aktuellen Stand der Dinge einmal in der untenstehenden Liste zusammengefasst. Ein großes Fragezeichen gibt es nach wie vor hinter dem Ferrari-Einsatz von AF Corse. Zwar gibt es viele Signale, die eine Fortführung des von Red Bull finanzierten Engagements vermuten lassen, offiziell bekannt hat man sich aber noch nicht. Auf MSa-Nachfrage stellte ein Red-Bull-Sprecher klar, dass es bei den hauseigenen Junioren, die wie im Vorjahr die Cockpits besetzen sollen, einige Terminüberschneidungen gibt.

Deshalb habe man bisher noch keine finale Entscheidung bezüglich eines DTM-Verbleibs getroffen. Bis Mitte März soll jedoch Klarheit herrschen – und dann auch nach Möglichkeit sofort die Bekanntgabe der Fahrer erfolgen. Ein Kandidat könnte der letztjährige Mercedes-DTM-Pilot Vincent Abril sein, der zwar nicht zum Red-Bull-Kader zählt, kürzlich aber wieder bei AF Corse angeheuert hat und mit seiner Erfahrung helfen könnte.

Ebenfalls noch unklar ist, ob das Team T3 Motorsport aus Dresden wieder am Start steht. Obwohl Lamborghini seine Unterstützung entzogen bzw. auf GRT umgeleitet hat, ist die DTM weiterhin eine Option. „Ich denke, dass wir zumindest ein Auto in der DTM einsetzen werden“, sagte Teamchef Jens Feucht auf Nachfrage. Der Einsatz wäre auch insofern sinnvoll, weil man in der DTM Trophy zwei Autos (Audi) einsetzt. Die (DTM-)Marke lässt Feucht noch offen. Apropos Marke: Seit Wochen macht das hartnäckige Gerücht die Runde, dass mit Aston Martin sogar noch eine weitere neu dazustoßen könnte. Als Einsatzteam wird Toksport WRT gehandelt.

Nicht länger ein Gerücht ist, dass David Schumacher Teil der DTM wird. Er absolvierte im November einen Young-Driver-Test bei HRT, heuert aber bei den Markenkollegen von Winward an, wo er einen dritten Mercedes-AMG pilotieren wird. Dafür erhält der 20-jährige Sohn von Ex-F1- und DTM-Pilot Ralf Schumacher den Status eines Mercedes-AMG-Juniorfahrers und dazu maßgebliche Unterstützung von Schmierstoffhersteller RAVENOL. Auch die Prüforganisation DEKRA sowie Schaeffler-Paravan sind Teil seines Partner-Pakets. ■

STARTERLISTE DTM 2022 (VORLÄUFIG)

Nr.	Fahrer	Team	Marke
1	Maximilian Götz (D)	Merc.-AMG Team Winward Racing	Mercedes
3	Kelvin van der Linde (ZA)	Abt Sportsline	Audi
7	Ricardo Feller (CH)	Abt Sportsline	Audi
10	Esteban Muth (B)	Walkenhorst Motorsport	BMW
11	Marco Wittmann (D)	Walkenhorst Motorsport	BMW
12	Dev Gore (USA)	Team Rosberg	Audi
14	Marius Zug (D)	Attempto Racing	Audi
16	Clemens Schmid (A)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
18	Maximilian Buhk (D)	Merc.-AMG Team Mücke Motorsport	Mercedes
22	Lucas Auer (A)	Merc.-AMG Team Winward Racing	Mercedes
24	Thomas Preining (A)	KÜS Team Bernhard	Porsche
25	Philipp Eng (A)	Schubert Motorsport	BMW
27	David Schumacher (D)	Merc.-AMG Team Winward Racing	Mercedes
31	Sheldon van der Linde (ZA)	Schubert Motorsport	BMW
33	René Rast (D)	Abt Sportsline	Audi
36	Arjun Maini (IND)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
51	Nico Müller (CH)	Team Rosberg	Audi
63	Mirko Bortolotti (I)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
92	Laurens Vanthoor (B)*	SSR Performance	Porsche
94	Dennis Olsen (N)*	SSR Performance	Porsche
tba	Alessio Deledda (I)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
tba	Rolf Ineichen (CH)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
tba	Maro Engel (D)	Merc.-AMG Team GruppeM Racing	Mercedes
tba	Mikaël Grenier (CDN)	Merc.-AMG Team GruppeM Racing	Mercedes
tba	Luca Stolz (D)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
tba	N.N.	Red Bull/AF Corse*	Ferrari*
tba	N.N.	Red Bull/AF Corse*	Ferrari*
tba	N.N.	T3 Motorsport*	N.N.

* MSa-Informationen (keine offizielle Bekanntgabe/Bestätigung)

DTM

Bortolotti: Podium beim Gaststart – und Titelkandidat als Stammpilot?


DTM

Beim Ferrari-Projekt hakt es aktuell vor allem bei der Fahrer-Verfügbarkeit



BMW

Marco Wittmann führt in seiner zehnten DTM-Saison ein BMW-Quartett an



WINWARD RACING

DTM-Debüt: David Schumacher startet im dritten AMG von Winward

Triumph des Rookies



Erstes Rennen als Cup-Stammfahrer – und schon Daytona-500-Sieger: Austin Cindric

NASCAR

Das erste Punkterennen mit den neuen Next-Gen-Autos ist in den Büchern. Beim Daytona 500 setzte Ford seine Favoritenrolle um und gewann dank Penske-Rookie Austin Cindric den Auftakt. Einige Sieganwärter fielen dagegen Unfällen zum Opfer.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Einzelzeitfahren am Dienstag vor dem Rennen sah es noch nicht nach einer Ford-Dominanz aus, als sich Titelverteidiger Kyle Larson (Chevrolet) die Pole-Position und Hendrick-Teamkollege Alex Bowman den Platz neben ihm in der ersten Startreihe sicherten. Überhaupt einen Startplatz holten sich derweil Noah Gragson und Jacques Villeneuve, die als die beiden Schnellsten von am Ende sechs nicht gecharterten Teams bereits das Renn-Ticket lösten. In den Duel-Rennen am Donnerstag, in denen auch die weitere Startreihenfolge ab der zweiten Reihe festgelegt wurde, holten sich Kaz Grala und der kurzfristig sein Comeback feiernde Greg Biffle die letzten beiden Plätze.

RFK-Team sofort stark

In besagten Duel-Rennen zeigte sich, dass Einzelzeitfahren und Rennen fahren zwei verschiedene Paar Schuhe sind. Waren die Hendrick-Chevy in freier Luft fahrend noch die Macht, geigten im Rennbetrieb die Ford so richtig auf. Am Ende gewann Brad Keselowski in seinem ersten „richtigen" Rennen als Co-Owner von und bei Roush-Fenway-Keselowski. Im zweiten Duel setzte sich RFK-Teamkollege Chris Buescher durch. Damit war klar, welchem der drei Hersteller die Favoritenrolle fürs Daytona 500 am Sonntag zufallen würde.

Bei strahlendem Sonnenschein und vor 130 000 Zuschauern am Renntag fiel um kurz nach 15 Uhr Ortszeit die grüne Flagge – und das Rennen war freigegeben. Das nach den Duel-Rennen, in denen es nur einen Unfall gab, befürchtete „Snooze-Fest" mit Single File Racing trat aber nicht ein. Während sich oben ein Ford-Zug festsetzte, versuchten alle sechs im Feld vertretenen Toyota an der Spitze der unteren Schlange mitzuhalten, was auch in der ersten Hälfte des ersten Segments perfekt gelang.

Der Sechser-Zug der Camry von Joe Gibbs Racing und 23XI Racing war gegen 16 Ford und 18 Chevrolet auch die einzige Chance für den japanischen Hersteller, irgendetwas reißen zu können. Denn natürlich ließ jede Marke „seine" Teams im Verbund fahren – und je mehr Autos, desto besser. Superspeedway-typisch wurden die Autos dann auch geschlossen an die Box beordert. Nach der sehr gesitteten Anfangsphase waren es die Ford, die den Stopp-Reigen eröffneten. Eine Runde später folgten Toyota und Chevrolet. Und als gerade die letzten Nachzügler abgefertigt waren, gab es die erste Gelbphase. Gleichzeitig verloren Kaz Grala ein Rad und Chase Briscoe die Kontrolle über sein Auto.

Kurz nach dem Restart schon wieder Gelb: Bei Justin Haley, der schon beim Clash einer der Pechvögel war, brach eine Felge. Wie bei Grala war das wohl auf die Kinderkrankheiten der neuen Fahrzeuggeneration zurückzuführen. Ganz im Gegensatz zur ersten von letztlich vier Massenkarambolagen, die zwei Runden vor der ersten Stage-Pause von Keselowski ausgelöst wurde.

Single File in Stage 2

Der Routinier schob Rookie Harrison Burton im Ford der Wood Brothers vor sich her und wollte die obere Linie wieder in Führung pushen. Dabei übertrieb er es aber, drehte Burton herum, der sich in der Folge überschlug und sieben weitere Autos mit sich riss. Für Bowman, Burton, Denny Hamlin und Ross Chastain war damit das Rennen gelaufen, während die Gibbs-Toyota Christopher Bell und Kyle Busch mehr oder weniger gerupft zumindest noch weiterkämpfen konnten.

Der Stage-Sieg ging so an Martin Truex Jr. (Toyota), der das Feld somit auch ins zweite Segment führte. Das ging dann gänzlich ohne Dramen ab. Im Single File hinter teilweise bis zu acht (!) führenden Ford fahrend ging es ohne Gelbphase bis hin zur zweiten Stage-Pause. Die Überraschung: Wieder setzte sich Truex knapp durch, weil man sich im Ford-Lager nicht einig war.

Das auf 70 Runden angesetzte finale Segment holte dann in Sachen Action aber noch mal auf. Eine weitere Massenkollision in Runde 151 riss unter anderem Clash-Sieger Joey Logano, Kurt Busch und Tyler Reddick mit. Der ebenfalls involvierte Truex konnte mit lädiertem Auto immerhin weiterfahren, doch der einzig völlig intakte Toyota war fortan der von Bubba Wallace. Umso bemerkenswerter war, wie der gerupfte Kyle Busch und Wallace sich daraufhin als Tandem in der Spitzengruppe halten und zeitweise in Führung gehen konnten. Dann aber zeigte sich der untere „Zug“ doch schneller und beide fielen ans Ende der Top 10.

Penske-Duell um den Sieg

Als sich zehn Runden vor dem geplanten Ende das Feld für den Schlussspurt in Position brachte, knallte es zum dritten Mal. Bueschers RFK-Ford war plötzlich etwas langsam unterwegs, dahinter kam es zum Stau und in der Folge zu einem Multi-Crash, der u. a. Chase Elliott und Kyle Larson mit sich riss. Auch Todd Gilliland, der bei seinem ersten Cup-Start im Front-Row-Ford ein Top-Ergebnis auf dem Fuß hatte, war einer der Leidtragenden.

Direkt nach dem Restart knallte es erneut. Diesmal entsorgte einmal mehr Keselowski den führenden Ricky Stenhouse Jr., der zudem Keselowskis Teamkollege Buescher mitriss und auch den Wallace-Toyota am rechten Kotflügel streifte.

Beim letzten Restart, der das Feld in die Overtime führte, hatten sich das Penske-Duo Cindric und Ryan Blaney perfekt abgesprochen und hielten, nachdem man schon weite Teile des Rennens zusammengespannt hatte, auch eine Penske-Doppelspitze, als es in die letzte Runde ging.

Da war es dann freilich vorbei mit dem Team-Gedanken. Blaney zog ausgangs der letzten Kurve aus dem Windschatten, wurde aber schroff von Cindric in die Mauer abgedrängt. Den fehlenden Schwung der Penske-Buben wollte Wallace auf der unteren Linie ausnutzen, doch er wurde von Cindric ebenso entschieden weggedrückt. Am Ende blieb die Nummer 2 hauchdünn vorn.

Am 85. Geburtstag vom „Captain“ Roger Penske hätte dieser sich wohl ziemlich geärgert, wenn ihm der Sieg noch durch die Lappen gegangen wäre. So aber konnte er jubeln. Sein neuer Goldjunge, der gar nicht zufällig auch der Sohn von Penskes rechter Hand (und designierten Nachfolger) Tim Cindric ist, machte ihm das perfekte Geschenk. Damit war er auch der erste Fahrer mit Rookie-Status, der das Daytona 500 gewinnen konnte.

„Ich bin so aufgeregt. Und wir stehen in den Playoffs!“, freute sich Cindric. Blaney gratulierte dem Team Nummer 2 artig – allen, nur nicht dem Fahrer. ■


MOTORSPORT IMAGES

Cindric (M.) mit Roger Penske (l.) und Crew Chief Jeremy Bullins


NASCAR

Crash kurz vor Schluss mit Gilliland, Larson, Jones und Gragson


MOTORSPORT IMAGES

Gut gehalten: Villeneuve (#27) holte bei der Daytona-500-Premiere P22

DAYTONA 500 (20. FEBRUAR 2022)

1. von 36 Läufen, 201 Runden à 2,5 Meilen (4,023 km); 40 Fahrer gestartet

Pos.	Fahrer	Zeit/Abstand
1.	Austin Cindric (USA/Ford), Team Penske	3:31.52,433 h
2.	Bubba Wallace (USA/Toyota), 23XI Racing	+ 0,036 s
3.	Chase Briscoe (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	+ 0,091 s
4.	Ryan Blaney (USA/Ford), Team Penske	+ 0,130 s
5.	Aric Almirola (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	+ 0,140 s
6.	Kyle Busch (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	+ 0,169 s
7.	Michael McDowell (USA/Ford), Front Row Motorsports	+ 0,256 s
8.	David Ragan (USA/Ford), Rick Ware Racing	+ 0,277 s
9.	Brad Keselowski (USA/Ford), RFK Racing	+ 0,290 s
10.	Chase Elliott (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	+ 0,391 s
11.	Ty Dillon (USA/Chevrolet), Petty GMS Motorsports	+ 0,415 s
12.	Daniel Hemric (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing	+ 0,536 s
13.	Martin Truex Jr. (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	+ 0,604 s
14.	Corey LaJoie (USA/Chevrolet), Spire Motorsports	+ 1,026 s
15.	Landon Cassill (USA/Chevrolet), Spire Motorsport	+ 6,132 s
16.	Chris Buescher (USA/Ford), RFK Racing	- 1 Runde
17.	Cody Ware (USA/Ford), Rick Ware Racing	- 1 Runde
18.	Daniel Suárez (MEX/Chevrolet), Trackhouse Racing Team	- 2 Runden
19.	Kurt Busch (USA/Toyota), 23XI Racing	- 2 Runden
20.	Cole Custer (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	- 2 Runden
21.	Joey Logano (USA/Ford), Team Penske	- 3 Runden
22.	Jacques Villeneuve (CDN/Ford), Team Hezeberg/Reaume Brothers	- 3 Runden
23.	Justin Haley (USA/Chevrolet), Kaulig Racing	- 3 Runden
24.	Alex Bowman (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	- 4 Runden
25.	Austin Dillon (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing	- 4 Runden
26.	Kaz Grala (USA/Chevrolet), The Money Team Racing	- 5 Runden
27.	B. J. McLeod (USA/Ford), Live Fast Motorsports	- 5 Runden
28.	Ricky Stenhouse Jr. (USA/Chevrolet), JTG Daugherty Racing	- 7 Runden
29.	Erik Jones (USA/Chevrolet), Petty GMS Motorsports	- 10 Runden
30.	Kevin Harvick (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	- 10 Runden

STAND FAHRER

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Cindric	54 Punkte
2.	Keselowski	54
3.	Truex Jr.	49
4.	Wallace	47
5.	Briscoe	41
6.	Blaney	41
7.	McDowell	39
8.	Kyle Busch	38
9.	Buescher	35
10.	Elliott	34


NASCAR

Zwei Stage-Siege: Martin Truex Jr.

NASCAR Xfinity Series Daytona

Sniders Schutzengel fuhr mit

Mit Austin Hill (Childress-Chevrolet) gewann auch in der zweiten Liga ein Rookie den Auftakt in Daytona. Überschattet wurde dieser von einem schweren Crash von Myatt Snider.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Gaben in Daytona den Ton an: Daniel Hemric (#11) gewann beide Stages, Austin Hill (#21) das Rennen

Hill kennt die Victory Lane in Daytona bereits von 2019, als er den damaligen Truck-Auftakt in Florida für sich entscheiden konnte. Nachdem er sich in den vergangenen vier Saisons zum Top-Piloten in der dritten NASCAR-Liga entwickelt hatte, gelang ihm nun mit Childress der Aufstieg in die zweite Liga. Zwar hat Hill schon insgesamt 15 Xfinity-Rennen zu Buche stehen, es ist jedoch seine erste Vollzeit-Saison.

„Ich bin sprachlos. Alle bei RCR glauben an mich. Nun greifen wir die Meisterschaft an", gab der Sieger zu Protokoll. Ein Dank ging auch an Riley Herbst, der Hill in der letzten Runde den entscheidenden Push gab, um am Führenden Justin Allgaier vorbeizufahren. Wenige Momente später wurde eine Caution ausgerufen und das Rennen offiziell.

„Er hat es einfach perfekt getimt. Ich hätte ihn blocken sollen, aber dann wären wir wahrscheinlich beide gecrasht", sagte Allgaier etwas zerknirscht.

Die Gelbphase in der letzten Runde wurde ausgerufen, nachdem es auf der Gegengeraden einen spektakulären Feuerunfall gegeben hatte. Der Chevy Camaro von Myatt Snider bekam einen Schubser von Markenkollege Anthony Alfredo, kam quer und wurde daraufhin von Jade Buford in einem weiteren Camaro auf die Hörner genommen.

Sniders Auto hob ab und flog in den Fangzaun, wo der komplette Vorderwagen samt Motor sowie das Heck abgerissen wurden. Das Greenhouse blieb jedoch intakt und so kam Snider mit leichten Blessuren davon. Im Interview trauerte er schon der verpassten Top-5-Platzierung hinterher. Grund zum Hinterhertrauern hatte auch Daniel Hemric. Der Kaulig-Chevy-Pilot gewann beide Stages, führte die meisten Runden an – und wurde dann Opfer eines Unfalls: P28. ■

NASCAR Truck Series Daytona

Smith Auftaktsieger in Daytona

Ford-Pilot Zane Smith verlor 2021 nur knapp den Titel. Beim Auftakt 2022 in Daytona rehabilitierte er sich mit einem Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Sieger-Burnout nach Zitterpartie: Zane Smith lässt die Reifen qualmen

Den Ton gaben über weite Strecken des Rennens jedoch andere an, allen voran John Hunter Nemechek, der in seinem Toyota von Kyle Busch Motorsports (KBM) sowohl die erste als auch die zweite Stage gewann und mit 50 Führungsrunden im Rennen über letztlich 106 Umläufe auch hier den Bestwert notieren ließ.

Dass sowohl Nemechek am Ende nur auf P24 gewertet wurde und es ganze sechs Runden mehr als die angesetzte Renndistanz wurden, lag an einem „Big One", also einer Massenkarambolage, die kurz vor Schluss nicht weniger als 17 Autos umfasste. Es folgte eine rund viertelstündige Rot-Unterbrechung, ehe es in der Overtime noch mal rundging.

Der zum Zeitpunkt der Unterbrechung gerade erstmals in Führung gegangene Smith sah angesichts des folgenden Restarts im Double File schon seine Felle davonschwimmen. Doch der Pilot von Front Row Motorsports bekam bei Wiederaufnahme des Rennens einen guten Push von Teilzeit-Starter Parker Kligerman im Henderson-Chevy und setzte sich gleich wieder an die Spitze.

Praktisch zeitgleich mit dem Fallen der weißen Flagge krachte es dann erneut. Weil Smith die Flagge aber schon passiert hatte, wurde das Rennen beim Ausrufen der Gelbphase eingefroren und entsprechend gewertet. Nachdem er beim Saisonfinale 2021 lange wie der Meister aussah und letztlich „nur" Vize wurde, hat er die Saison 2022 also nun optimal begonnen. „Mir hat wirklich das Herz geblutet, als die rote Flagge rauskam", sagte Smith beim Sieger-Interview, nachdem dann doch noch mal alles gut gegangen war. Jetzt freut er sich auf den Rest der Saison: „Dieses Jahr verspricht eine Menge Spaß zu machen." ■



Neuer Sponsor und gute Testfahrten: Matt Stone Racing will 2022 vorne angreifen

SUPERCARS

Supercars

Generalprobe in Australien

Die Top-Teams Triple Eight Race Engineering und Dick Johnson Racing haben in Queensland ihre letzten Tests absolviert. Die anderen Teams schließen in dieser Woche in Winton ihre Vorbereitungen ab.

Von: **Michael Bräutigam**

Neben den beiden „großen“ Teams fand sich mit Matt Stone Racing auch ein drittes Team in Queensland ein. Große Unwägbarkeiten waren dabei nicht zu erwarten, denn die aktuellen Gen-2-Autos sind ausgereift und gehen in diesem Jahr sogar in eine Verlängerung, da sich die Einführung der Gen-3-Fahrzeuge bekanntlich auf 2023 verschiebt. Trotzdem war nach dreimonatiger Pause auch Meister Shane van Gisbergen aufs Neue beeindruckt. „Wenn man zum ersten Mal auf der Gegengeraden voll durchbeschleunigt, schockt einen das kurz mal“, so der Triple-Eight-Pilot, der sich dann aber doch schnell wieder eingeschossen hatte und wieder als Favorit in die Saison geht.

Für den neuen Teamkollegen, Rookie Broc Feeney, ging es eher um grundlegende Dinge. „Wir wissen, dass der Speed in ihm steckt. Er muss sich aber erst aufs Auto einschießen“, sagt sein Teamchef – und Cockpit-Vorgänger – Jamie Whincup.

Während DJR mit der gleichen Fahrer- und Ingenieurs-Konstellation antritt wie 2021, hat Matt Stone Racing einen größeren Umbruch erlebt. Einen, der das Team aus der zweiten Reihe näher zur Spitze bringen soll. Im vergangenen Jahr zeigte speziell Zane Goddard einige starke Qualifyings, Jake Kostecki fuhr in Darwin sogar ein Top-5-Ergebnis im Rennen ein.

Mit den neuen Fahrern Todd Hazelwood und Jack LeBrocq sowie einem neuen Hauptsponsor ist man zuversichtlich, einen weiteren Step zu machen. „Wir machen gute Fortschritte“, befand Hazelwood. Teamkollege LeBrocq hatte leichte technische Probleme, fühlte sich aber wohl.

In dieser Woche gehen die Teams aus Victoria in Winton auf die Strecke, während das „neue“ PremiAir-Team als Nachzügler in Queensland testet. Ende kommender Woche startet dann im Sydney Motorsports Park die Saison. ■

ADAC TCR Germany

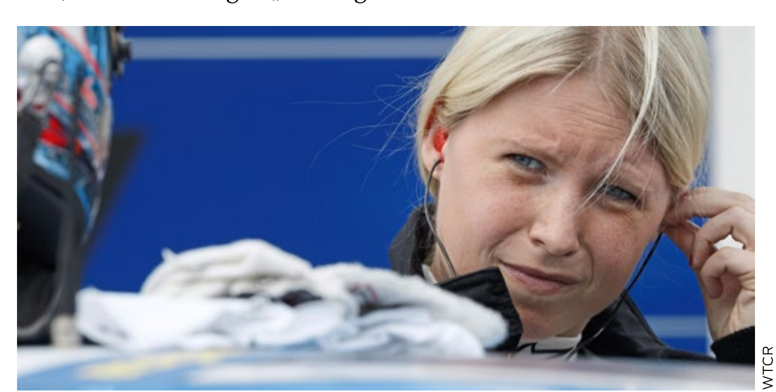
Eine Dame für ROJA

ROJA Motorsport hat mit Jessica Bäckman das erste von drei Hyundai-Cockpits besetzt. Und es gibt noch weitere kleine News.

Bäckman ist dabei keine Unbekannte in der TCR Germany. Bereits 2019 absolvierte sie in Most einen Gaststart im VIP-Auto sowie später im Jahr mit Target Competition in Hockenheim – inklusive Besuch auf dem Podium. 2020 hatte sie am Nürburgring ebenfalls einen Gastauftritt, erneut mit Target. „Ich mag das Format der Serie und die Rennstrecken“, nennt die 24-jährige Schwedin einen Beweggrund für den Vollzeit-Einstieg.

Zwei kleine Updates zur vergangenen Woche gibt es außerdem noch: Patrick Sing wird entgegen erster Planungen wieder die komplette Saison bestreiten, zudem aber Gaststarts z. B. bei der TCR Europe absolvieren.

Die Marke für die zwei Maurer-Astras ist nun ebenfalls geklärt. Diese treten wie zuletzt in der TCR Australien unter dem Branding der eigentlich eingestellten Marke Holden an. ■ MBR



WTCR

Mit der Schwedin Jessica Bäckman ist das erste ROJA-Cockpit besetzt

WTCR

Trophy aufgewertet

Die Trophy-Wertung in der WTCR soll in diesem Jahr noch attraktiver werden. Dafür setzt man neben der Gesamt- auch auf zwei Regionalwertungen.

In der Wertung für Fahrer ohne finanzielle Unterstützung eines Herstellers werden in diesem Jahr also gleich drei Titel vergeben. Der erste umfasst wie im Vorjahr alle Rennen, 2021 konnte sich der Belgier Gilles Magnus diesen Titel sichern.

Dazu gibt es neu eine Europa-Wertung für die ersten sechs Events sowie eine Extrawertung für den Schlussspurt der Saison. Theoretisch kann also auch ein Fahrer alle drei Titel holen.

Neu ist auch, dass Gaststarter inklusive ehemaliger WTCC-Champions (namentlich z. B. Gabriele Tarquini) Punkte für die Trophy-Wertung sammeln können. Für den Auftakt in Most machen derweil gleich zwei Namen für Wildcard-Einsätze die Runde: Neben Petr Fulín bemüht sich offenbar auch Tomáš Enge um einen Gasteinsatz. ■ MBR



WTCR

2021 holte sich Gilles Magnus die Trophy-Wertung, 2022 ist er Werksfahrer



HRC

Pol Espargaró in Mandalika: Auf einer Runde und der Renndistanz schnell

HRC

Pol Espargaró fuhr beim letzten Vorsaisontest in Mandalika Bestzeit. Der 30-jährige Honda-Werkspilot erklärt, welche Chancen er in diesem Jahr sieht.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war es für Sie, den letzten Vorsaison-Test 2022 als Schnellster abzuschließen?
Die Bestzeit ist gut, aber letztendlich zählt sie nicht viel. Es ist nur eine Runde während eines Tests. Aber es zeigt das Potenzial unseres Motorrades über eine Runde, und das war ein Punkt, den wir gegenüber dem Vorjahr verbessern mussten. Wir hatten ja gesehen, wie schnell die Ducatis über eine Runde waren und wie viel ihnen dies auch in den Rennen geholfen hat. Das Wichtigste bei diesem Test aber war, dass wir unsere Pace deutlich verbessert haben und keinen Sturz hatten. Das zeigt auch, dass das Motorrad sicherer geworden ist. Wir haben also ein Motorrad, das sowohl für eine Runde als auch für eine Renndistanz gut ist. Es war wichtig, dass wir dadurch das Selbstvertrauen für das erste Rennen aufbauen konnten, das gleich um die Ecke ist. Ich fühle mich vollständig bereit für diesen Saisonauftakt.

Inwiefern gehen Sie nun Ihre zweite Saison im Honda-Werksteam anders an?
Ich gehe sie ganz anders an. Ich habe mehr Erfahrung mit dem Team und mit dem Motorrad, und das ist in der MotoGP einer der wichtigsten Faktoren. Wir haben bei den Tests sehr viel herausgefunden und noch mehr Erfahrung in beiden Bereichen gesammelt. Und diese Erfahrung macht mich sehr zuversichtlich. Wir hatten letztes Jahr eine Saison voller Höhen und Tiefen, aber gegen Saisonende hatten wir gute Ergebnisse. Ich denke, Valencia hätte sogar alle vorherigen Resultate noch toppen können, denn ich war schnell und hatte das Gefühl, dass ich etwas Großartiges herausfahren kann. Aber dann habe ich mich verletzt. Deshalb hoffe ich auch, dass wir dieses Jahr deutlich besser dastehen und ich nun um meinen ersten Sieg in der MotoGP kämpfen kann.

Was hatte sich Ende 2021 geändert, als sie begannen,

„Mein Ziel mit Repsol-Honda war immer der Titel“

besser mit der Honda klarzukommen?
Es war letztes Jahr ein Problem, dass alles sehr spät fertig wurde. Wegen all der Probleme mussten wir das Motorrad komplett ändern, und das ging nicht gleich. Aber gegen Saisonende begann ich mich besser zu fühlen, ich wurde immer schneller. Es war schade, wie die Saison in Valencia zu Ende ging. Ich war am Freitag in den Sessions in den Top 3, bevor ich mich am Samstag verletzte und das Wochenende nicht fortsetzen konnte. Aber dass ich den Speed hatte, hat mich voller Hoffnung in den Winter und in diese Saison gehen lassen. Wir konnten alle unsere Probleme während der letzten Saison lösen. Dazu haben wir jetzt ein neues Motorrad, das gleich besser funktioniert. Deshalb können wir mit einem sehr positiven Geist in die Saison starten.

Wie sehr kommt das Konzept der neuen Honda Ihrem Fahrstil entgegen?
Für meinen Fahrstil ist der Hinterrad-Grip sehr wichtig, und in diese Richtung hat man das neue Motorrad entwickelt. Alle Honda-Fahrer haben sich im Vorjahr über mangelnde Traktion beschwert, ich hatte damit besonders zu kämpfen. Honda hat bei der Neuen diesbezüglich einen sehr guten Job gemacht. Mit zu wenig Gewicht hinten gab es auch ein Problem, den Reifen auf Temperatur zu bringen, und wir hatten viele Stürze. Ich denke, jetzt haben wir in dieser Beziehung ein Motorrad, das in einer Linie mit den anderen ist, und unser Ausgangspaket ist großartig. Wir werden es während der Saison sicher noch weiter verbessern, aber ich denke, wir werden von Katar an vorn dabei sein können. Und das ist auch unser Ziel.

Wie wichtig ist es, dass das Motorrad nun auch bei hohen Temperaturen arbeitet?
Bislang waren Rennen bei hohen Temperaturen mein Schwachpunkt. Malaysia und Thailand waren bislang die Grands Prix, die mir Sorgen machten. Ich leide viel in der Hitze, und kann nicht so fahren, wie ich möchte, wenn die Streckentemperatur über 50 Grad steigt. Dass ich in Malaysia und in Indonesien schnell war, ist sehr wichtig für mich. Wir waren auf einer Runde, aber auch, als der Reifen anfing nachzulassen, schnell. Und das ist der Punkt, wo man beginnt zu spüren, ob ein Motorrad funktioniert oder nicht. Wir sind in diesem Bereich nicht schlecht. Und deshalb glaube ich, dass wir bereit sind.

> „Honda hat bezüglich der Gewichtsverteilung der neuen RC213V einen guten Job gemacht. Das kommt meinem Fahrstil sehr entgegen.“
>
> Pol Espargaró

Wie fühlen Sie sich körperlich vorbereitet?
Ich versuche, jeden Winter etwas anderes zu machen. Ich bin schon sehr viele Jahre in der Motorrad-WM, und ich versuche immer neue Dinge, um noch schneller zu werden. Ich habe diesen Winter wie all die Jahre zuvor körperlich viel und hart trainiert, ich hatte Motocross-Training und Flattrack, und ich bin mit einer Honda CBR 1000 auf verschiedenen Strecken gefahren. Ich habe so viele Dinge wie möglich gemacht, damit ich das Gefühl habe, auf wirklich alles vorbereitet zu sein.

Es fiel auf, dass sie sehr früh ans Gas gehen, das zeugt von sehr viel Vertrauen zu dem Motorrad.
Ich hatte noch nie ein Motorrad, mit dem ich so schnell war und das so gut funktioniert hat wie das aktuelle. Wir dürfen jetzt aber nicht zu euphorisch werden. Es war bisher nur ein Test beziehungsweise zwei, bei denen wir gut abgeschnitten haben. Wir haben beim Rhythmus und bei der Rundenzeit gut performt, aber schlussendlich gibt es dafür keine Punkte. Was wirklich zählt, werden wir in Katar sehen, und dort ist es, wo wir bereit sein müssen. Die Arbeit, die wir bisher erledigt haben, ist meiner Meinung nach mehr als gut, deshalb fühlen wir auch im ganzen Team, dass wir bereit sind, die Schlacht zu beginnen.

Sie waren in Mandalika von Beginn an besonders schnell. Gefällt Ihnen die Strecke besonders gut?
Sie ist eine wirklich schöne Strecke, ich mag sie. Sie ist sehr schnell, was eine Runde sehr kurz macht. Sie hat eine normale Streckenlänge, wir fahren aber Rundenzeiten nur knapp über anderthalb Minuten. Es gibt auch Abschnitte, an denen wir sehr langsam fahren, aber Sektor zwei und drei sind sehr schnell. Dazu hat die Strecke etwas von allem, sie ist wirklich nett.

Wie sehen Sie die Kräfteverhältnisse in der MotoGP in diesem Jahr?
Wir wissen im Moment noch nicht, wo Ducati wirklich steht, und wie weit sie bereits das Potenzial ihres Motorrades ausgeschöpft haben. Einige der letztjährigen Ducatis sind sehr schnell, und ich denke, die neue braucht auch nur etwas Zeit. Das gilt auch für die anderen. Alle haben neue Motorräder, die werden ihr volles Potenzial erst nach den ersten paar Rennen entfalten. Aprilia hat ein ganz neues Motorrad, es sieht aber jetzt schon sehr schnell aus. Auch viele Fahrer sind in guter Verfassung. Ich denke, nach den Tests lässt sich noch nicht so viel sagen. Wie es wirklich steht, werden wir in Katar sehen.

Was erwarten Sie von Ihrer Saison 2022?
Hoffentlich viele Pole-Positions, Siege und Podestplätze, dazu großartige Zweikämpfe, auch mit meinem Teamkollegen. Ich denke, Marc wird wieder ganz an der Spitze sein, und der Teamkollege ist natürlich der, den man als Ersten schlagen muss. In dieser Hinsicht bin ich in der härtesten Situation, weil ich einen der größten Rennfahrer der Geschichte in meiner Box habe. Aber dies gibt mir auch mehr Motivation. Es geht nicht darum, die Nummer 10 zu schlagen, sondern die Nummer 1. Aber seit ich bei Honda bin, war es nicht mein Ziel, in den Top 5 zu sein, sondern Rennen zu gewinnen und um den Titel zu kämpfen. Dafür stehe ich jeden Morgen früh auf und trainiere so, wie ich es mache, und es ist das Einzige, woran ich jeden Tag denke. Ich bin darauf ausgerichtet, es in die Tat umzusetzen. Honda hat mich von vornherein dafür angestellt, um Siege und den Titel zu kämpfen. Jeder Fahrer, den sie ins Werksteam nehmen, wird hierfür verpflichtet. Letztes Jahr war ich nicht bereit, die Umstände haben es nicht hergegeben. Dieses Jahr sind wir viel besser aufgestellt. Ich habe jetzt die Möglichkeit, den größten Schritt in meiner Karriere zu gehen. Mein Ziel mit Repsol-Honda war immer der Titel. Und ich hoffe, dass ich dieses Jahr um ihn kämpfen kann. ■



Pol Espargaró

Geburtstag: 10. Juni 1991
Geburtsort: Granollers (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2006: 125GP, Derbi (20.)
2007: 125GP, Aprilia (9.)
2008: 125GP, Derbi (9.)
2009: 125GP, Derbi (4.)
2010: 125GP, Derbi (3.)
2011: Moto2, FTR (13.)
2012: Moto2, Kalex (2.)
2013: Moto2, Kalex (1.)
2014: MotoGP, Yamaha (6.)
2015: MotoGP, Yamaha (9.)
2016: MotoGP, Yamaha (8.)
2017: MotoGP, KTM (17.)
2018: MotoGP, KTM (14.)
2019: MotoGP, KTM (11.)
2020: MotoGP, KTM (5.)
2021: MotoGP, Honda (12.)

Hobbys:
Training, Hunde

Jetzt muss jeder bereit für

In Mandalika kamen noch einige neue Teile zum Vorschein, aber hauptsächlich wurde an der Abstimmung gearbeitet. Schon in zwei Wochen beginnt die MotoGP-Saison. Wer ist am besten vorbereitet?

Von: **Imre Paulovits**

Als die MotoGP-Motoren in Sepang das erste Mal dröhnten, gab es viel Neues. Es wurde aber auch deutlich, dass vieles von dem, was neu ist, noch nicht funktioniert. So vergingen die drei Tage in Mandalika nicht nur damit, dass sich die Piloten auf die neue Strecke einschossen, wo bereits Mitte März ein Grand Prix stattfindet, sondern auch mit dem Zusammenführen und dem Abstimmen der neuen Komponenten.

Aprilia hatte mit der neuen RS-GP22 in Sepang auf sehr hohem Niveau debütiert. Aleix Espargaró schwärmte, dass er mit mehr Kurvenspeed als je zuvor einbiegen kann, allerdings bekam er dabei auch Chattering-Probleme, an denen in Mandalika gearbeitet wurde. Ducati hatte in Sepang mit dem neuen Motor Probleme, die Mehrleistung in Traktion umzusetzen. So wurde in Mandalika an der Abstimmung der Elektronik gearbeitet. Der unterschiedlich lange Auspuff für die vordere und hintere Zylinderbank wurde vorerst wieder beiseitegelegt, Jack Miller meinte, dass er die Vorteile, die er an dem 2021er Motor gebracht hat, beim 2022er nicht bewirkt. Für die Auspuffklappe der hinteren Zylinderbank, die die Bremswirkung des Motors unterstützt, gab es zwei unterschiedliche Positionen.

Absenken um jeden Preis

Ducati arbeitete auch intensiv an der Fahrhöhenverstellung. Es wird gemunkelt, dass mit der neuen Vorrichtung vorne (die nicht nur beim Start mechanisch einhakt, sondern auch hydraulisch unterstützt wird) nun nicht nur das Heck, sondern auch die Gabel am Kurvenausgang eingefedert bleibt, es sollen 35 mm möglich sein. Die neue, schlankere Verkleidung soll das Handling verbessert haben, was in Mandalika besonders im schnellen Kurvenwechsel deutlich wurde. Jorge Martín betonte genau wie Francesco Bagnaia, dass das Motorrad bereits nach dem Mandalika-Test auf dem Niveau der Vorjahres-Maschine ist und noch viel Potenzial hat.

Da die Honda RC213V komplett neu ist, gab es an ihr in Mandalika auch viel zu tun. Um wirklich den optimalen Kompromiss zwischen Traktion und Einlenken zu finden, arbeitet man noch immer mit drei verschiedenen Rahmen-Spezifikationen. Nakagami testete noch am letzten Tag die neue Variante, von der man sich am meisten erhofft, und die beim WM-Auftakt zum Einsatz kommen soll. Honda arbeitete auch noch mit unterschiedlichen Aerodynamik-Paketen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Variante mit dem schaufelartigen Flügel und den Kästen an den Seiten der Verkleidung homologiert wird.

KTM verglich weiter unterschiedliche Komponenten miteinander. Sie hatten eine neue Karbon-Schwinge, mit der es schien, als hätten sie ihre Traktionsprobleme von Sepang lösen können. Es wurde auch weiter an der neuen Fahrhöhenverstellung gearbeitet. An dieser arbeitete auch Suzuki intensiv. Da sie als Letzte diese Technologie eingeführt haben, haben sie einiges an Aufholbedarf. Bei den Start-Versuchen am Ende jedes Tages fiel auch auf, wie tief die Maschinen mittlerweile abgesenkt werden können. Yamaha arbeitete auch in Mandalika noch mit zwei Rahmen-Spezifikationen. Aber das Hauptproblem – die fehlende Leistung gegenüber den V4 –, das Weltmeister Fabio Quartararo ständig anspricht, wurde, wenn man sich die Topspeed-Werte ansieht, nicht behoben.

Wer ist nun am besten aufgestellt? Bei Honda und Ducati sah man die zufriedensten Gesichter, Suzuki macht mit ihrem Paket auch einen guten Eindruck. Bei KTM kommt es drauf an, wie man die Komponenten aufeinander abgestimmt hat, bei Yamaha sieht man noch immer besorgte Mienen, und Aprilia könnte die Überraschung werden. Ob sich all dies in Katar bewahrheitet? ■



MOTOGP

Aprilia Das neue, schmalere Motorrad hat eine schmalere Verkleidung, und mit ihr ist auch die Dimension des großen Flügels etwas geschrumpft. In Mandalika wurden weiterhin beide Rahmen-Varianten verwendet und miteinander verglichen. Dabei galt es auch, ein Chattering wegzubekommen, das mit der nun höheren Kurvengeschwindigkeit aufgetreten ist. Da es dem V4 noch etwas an Leistung fehlt, möchte man so viel wie möglich in den Kurven holen. Das Motorrad ist seinem Vorgänger gegenüber eindeutig leistungsstärker geworden.



MOTOGP

KTM arbeitete weiter an der Zusammensetzung der für 2022 vorbereiteten Komponenten. Dass mit mehr Flügel gefahren werden konnte und der Topspeed trotzdem gleich blieb, zeugt davon, dass zusätzliche Motorleistung gefunden wurde. Die Traktionsprobleme, die in Sepang auftraten, schienen in Mandalika mit einer neuen Karbon-Schwinge behoben. Allerdings hatte die indonesische Strecke auch mehr Grip als Sepang, wo bei den hohen Temperaturen weniger Haftung zur Verfügung stand.

den MotoGP-Auftakt sein





Ducati arbeitete in Mandalika neben der Abstimmung des neuen Motors für mehr Fahrbarkeit und Traktion an der neuen Fahrhöhenabsenkung. Am rechten Gabelholm versteckt sich hinter dem Schutzblech eine Hydraulik, die am Kurvenausgang auch die Gabel eingefedert halten soll. An der Gabelbrücke ist auch eine zweite Flügelmutter für die Betätigung der vorderen Absenkung zu sehen. Mit der kleineren Verkleidung wurde die GP22 handlicher. Jorge Martín meinte, dass das 2022er Motorrad leichter einlenkt als das Vorjahres-Modell.

Honda setzte die Optimierung der neuen RC213V in Mandalika fort. Dort gab es eine dritte Rahmen-Variante, die von Takaaki Nakagami intensiv mit den anderen Ausführungen verglichen wurde. An ihr ist eine leicht gebogene horizontale Schweißnaht zu erkennen, die an den anderen Rahmen fehlt. Dazu gibt es eine Aussparung weiter oben am Rahmenprofil, womit die Steifigkeitsverhältnisse über die Länge des Hauptprofils verändert sind. Auch die unterschiedlichen Aerodynamik-Pakete wurden weiter miteinander verglichen.





Suzuki arbeitete auch in Mandalika an den Aerodynamik-Paketen. Über die gestiegene Motorleistung äußerten sich die Fahrer positiv. Um diese nutzbar zu machen, wurde weiter an der Elektronik gearbeitet, und es wurden unterschiedliche Umlenkungen miteinander verglichen, dazu wurde intensiv an der Fahrwerkabsenkung gefeilt. Man sah beide Rahmen-Varianten, mit und ohne Karbon-Verstärkung. Bei den Aero-Versuchen fiel auch eine Schaufel an der Schwinge auf, die weiter nach unten reicht.

Yamaha machte in Mandalika wieder einen besseren Eindruck, allerdings kommt die Strecke mit den schnellen Kurven den Stärken der YZR-M1 mit ihrem hohen Kurvenspeed entgegen. Fabio Quartararo und Franco Morbidelli fuhren zwei unterschiedliche Rahmen, Quartararo schien die ältere Variante zu bevorzugen. Bei der Aerodynamik benutzt nun auch Yamaha neben der größeren Schaufel am Verkleidungskopf die kleinen Seitenkästen, die man auch bei allen anderen bei den Tests gesehen hat.

PONS RACING

Arón Canet: Mit der Kalex des Pons-Teams nun konstant schnell

Moto2

Letzter Tanz vor dem WM-Auftakt

Der offizielle IRTA-Test der kleinen GP-Klassen fand dieses Jahr in Portimão statt. Es wurde am Montag nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch gefahren, aber es zeigte sich bereits, dass alles weiter zusammengerückt und schneller geworden ist. Auch die gute Form von Marcel Schrötter hielt weiter an.

Von: **Imre Paulovits**

Er hat im Vorjahr eine sagenhafte Rookie-Saison in der Moto3 vorgelegt, es würde niemanden verwundern, wenn Moto3-Weltmeister Pedro Acosta in der mittleren Klasse genauso weitermacht. Am zweiten Tag des gemeinsamen Moto2-Tests in Portimão war er am Nachmittag der Schnellste. Er stand zwar nicht ganz oben auf der Zeitenliste, aber das lag nur daran, dass Arón Canet in der Session zuvor um 37 Tausendstelsekunden schneller war. Dass das keine Fingerübung war, zeigte die konkrete Zeit: Im November war Raúl Fernández für seine Pole-Position 1.42,101 gefahren, nun fuhren sowohl Canet als auch Acosta unter 1.42. Gleich die ersten vier schafften es unter den Rundenrekord. Die Dunlop-Techniker klappten ihre Kladden zufrieden zu, die neuen Reifen, die hier ausgegeben wurden und einen neuen Unterbau haben, hatten sich bewährt.

Was kommt da noch?

Nicht nur, dass Pedro Acosta gleich um die Bestzeit mitstritt, er fuhr auch eine komplette Rennsimulation und beeindruckte damit. „Ich hatte an diesem zweiten Tag ein wirklich gutes Gefühl", so der 17-jährige Spanier. „Ich hatte zwar in der zweiten Session einen leichten Crash, aber das hat mir nur ein klareres Bild vom Limit gegeben und mir gezeigt, wie das Motorrad und die Reifen arbeiten. Auch die Rennsimulation hat mir weiter nahegebracht, auf was ich mich in dieser Klasse einstellen muss. Ich will jetzt noch den letzten Tag nutzen und so viele Runden wie möglich fahren, um wirklich alles aus mir, dem Motorrad und diesem Test herauszuquetschen." Da sein Teamkollege trotz Schmerzen in seiner linken Hand, die nach einem Trainingsunfall nur drei Wochen zuvor operiert worden war, die drittschnellste Zeit fuhr und gut mit seiner Testarbeit durchkam, zeigte Aki Ajo ein äußerst zufriedenes Gesicht. Es würde niemanden wundern, wenn die beiden Fahrer des Finnen auch dieses Jahr den WM-Titel untereinander ausmachen.

Bei denen, die das verhindern könnten, steht Arón Canet ganz oben auf der Liste. Der 22-jährige Spanier ist seit seinem Umstieg auf Kalex noch beständiger ge-



MOTOGP

Pedro Acosta: Die nächste Ansage des 17-jährigen Moto3-Weltmeisters



MOTOGP

Augusto Fernández: Drei Wochen nach OP der linken Hand gleich in den Top 3

ERGEBNISSE

Moto2-Test Portimão (P), 19.02.–20.02.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Arón Canet (E)	Kalex	1.41,892	70
2.	Pedro Acosta (E)	Kalex	1.41,929	84
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	1.42,003	85
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	1.42,040	92
5.	Joe Roberts (USA)	Kalex	1.42,187	71
6.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.42,453	64
7.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	1.42,549	74
8.	Ai Ogura (J)	Kalex	1.42,688	65
9.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	1.42,801	69
10.	Albert Arenas (E)	Kalex	1.42,818	92
11.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.42,863	64
12.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.42,967	66
13.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	1.42,992	79
14.	Jorge Navarro (E)	Kalex	1.43,004	80
15.	Filip Salac (CZ)	Kalex	1.43,011	87
16.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1.43,031	89
17.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	1.43,033	78
18.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1.43,131	98
19.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1.43,256	97
20.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.43,330	52
21.	Barry Baltus (B)	Kalex	1.43,409	65
22.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.43,464	59
23.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	1.43,581	84
24.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	1.43,659	73
25.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	1.43,770	99
26.	Manuel Gonzales (E)	Kalex	1.43,830	95
27.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	1.44,146	80
28.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	1.44,234	85
29.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	1.44,356	69
30.	Keminth Kubo (T)	Kalex	1.44,481	96

worden, und er zeigte sich nach der Bestzeit zufrieden. „Dieser zweite Testtag verlief gut", so der Pons-Pilot. „Es ist aber nicht nur die Bestzeit, die uns zufriedenstellt, sondern auch unsere Pace mit gebrauchten Reifen. Wir müssen jetzt noch am Vorderradgefühl arbeiten, da gibt es noch Verbesserungspotenzial."

Schrötter stark

Das IntactGP-Team musste ohne Teamchef Jürgen Lingg auskommen, da dieser vor der Abreise einen positiven Covid-Test hatte. Er hielt über Videokonferenz Kontakt zu seinen Leuten. Marcel Schrötter arbeitete wieder mit kurzen Stints, um weiter an seiner Pace für eine schnelle Quali-Runde zu arbeiten. „Es war ein arbeitsreicher Sonntag, da wir bei diesem Test zum ersten Mal mit dem weichen Reifen gearbeitet haben", so Schrötter. „Dieser hat sehr viel Potenzial und ermöglicht Verbesserungen in allen Belangen. Auf der anderen Seite sind die Effekte auf das Motorrad groß, deshalb sind manchmal bislang unbekannte Probleme aufgetaucht. Wir waren aber immer in Schlagdistanz zu den Schnellsten, am Ende des Tages sind wir nur 0,5 Sekunden über dem neuen Rundenrekord geblieben."

Am letzten Testtag könnte aber alles noch einmal anders werden. Und schon in zwei Wochen sehen sich die Piloten in Katar wieder. ■



MOTOGP

Marcel Schrötter: Mit den weichen Reifen klargekommen und schnell



MOTOGP

Tatsuki Suzuki – im Windschatten von Foggia zur Bestzeit

Moto3

Leopard auf Angriff

Die beiden Leopard-Piloten Tatsuki Suzuki und Dennis Foggia waren nach zwei Tagen an der Spitze der Zeitentabelle. Aber auch PrüstelGP-Pilot Carlos Tatay bewies weiter seine Spitzenform.

Dennis Foggia und das erfolgsverwöhnte Leopard-Honda-Team wollen in der WM-Tabelle wieder ganz nach oben. Dabei liefert Foggia sein neuer Teamkollege zusätzliche Motivation: Tatsuki Suzuki, der im Team von Paolo Simoncelli im letzten Jahr nicht an seine frühere Form anknüpfen konnte, scheint nach dem Teamwechsel wieder erstarkt. Foggia musste den ersten Tag auslassen, am zweiten drehte er gleich einige schnelle Runden, auf die der Japaner in seinem letzten Stint aber eine Antwort hatte und sich wieder an die Spitze der Tabelle setzte. „Ich muss mich auch bei meinem Teamkollegen bedanken, denn ich stand an der 1.48er-Grenze dran. Er hat mir ein paar Tipps und einen Windschatten gegeben, und dann ging es. Er selber war sehr schnell, obwohl er deutlich weniger Runden hatte", so der Japaner. „Ich bin sehr glücklich dass ich einen so starken Teamkollegen habe", stellte Foggia klar. „Das wird mir im WM-Kampf sicher noch zugutekommen."

Es wird sicherlich auch dieses Jahr einige Rookies geben, die für Überraschungen sorgen können. Der letztjährige MotoGP-Rookies-Cup-Zweite Daniel Muñoz, war im Team von BOE SKX mit der KTM am ersten Tag Drittschnellster und nach dem zweiten Testtag guter Achter. Auch der Rossi-Schützling Alberto Surra war ständig unter den Top 10.

Die deutschen Teamchefs konnten ebenfalls zufrieden sein. Carlos Tatay schloss den zweiten Tag auf der CFMoto des Prüstel-Teams als Viertschnellster und beste Nicht-Honda ab. Sein Teamkollege Xavi Artigas arbeitet weiter an der Umgewöhnung von der Honda, verlor aber als 16. auch so nur 1,2 Sekunden auf die Bestzeit. John McPhee zeigte auf der Husqvarna von Peter Öttls Team als Sechster die gleiche solide Leistung wie bei den privaten Tests, und Aumu Sasaki bewies mit seinem 13. Platz im dichten Feld, dass das Team auf dem richtigen Weg ist. ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Portimão (P), 19.02.–20.02.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	1.47,390	104
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	1.47,409	27
3.	Andrea Migno (I)	Honda	1.47,509	84
4.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	1.47,734	99
5.	Riccardo Rossi (I)	Honda	1.48,031	112
6.	John McPhee (GB)	Husqvarna	1.48,109	68
7.	Sergio Garcia (E)	GasGas	1.48,112	111
8.	Alberto Surra (I)	Honda	1.48,189	92
9.	David Muñoz (E)	KTM	1.48,333	89
10.	Izan Guevara (E)	GasGas	1.48,351	87

Weltmeister Fabio Quartararo, Pecco Bagnaia und Álex Rins (v.l.) bei der Gala in Paris

MOTOGP

Neue Dimension im TV

Die Dorna hat ein Fernsehpaket mit Amazon geschnürt, bei dem die MotoGP den Zuschauern auf Bezahl-Kanälen in einem Umfang wie noch nie nähergebracht wird. Letzte Woche wurde in Madrid und Paris Premiere gefeiert.

Von: **Imre Paulovits**

Am 14. März geht bei Prime Video unter dem Titel „MotoGP Unlimited" eine neue Staffel auf Sendung, die das Geschehen in der MotoGP in einer Tiefe aufgreift, wie die Motorrad-Weltmeisterschaft noch nie an die Fernsehzuschauer vermittelt wurde. In Zusammenarbeit mit Dorna Sports hat The Mediapro Studio acht 50-minütige Episoden zusammengestellt, die durch die Saison 2021 führen, wo tief hinter die Kulissen geblickt wird und die Fahrer und die Teams in allen Facetten gezeigt werden: Die Arbeit der Techniker, die Vorbereitung der Fahrer mit der ganzen Härte ihres Trainings, ihren Verletzungen und Genesungszeiten. In fachkundiger Weise wird jedes Detail beleuchtet und auf professionelle Art der Speed und die Spannung dieses spektakulären Sports durch Schnitte und Perspektiven dargestellt. Hinter dem Projekt steckt dasselbe Team, das schon eine Saison des zweifachen Formel-1-Weltmeisters Fernando Alonso mitverfolgt und spektakulär in Szene gesetzt hat. Die Serie wird in 170 Ländern zu empfangen sein. Sie kann per Video-App auf Smart-TV und den meisten Mobil-Empfangsgeräten unter primevideo.com aufgerufen werden.

Fahrer begeistert

Die erste Vorpremiere fand letzten Mittwoch in Madrid statt. Im Cine Capitol wurden die ersten beiden Folgen den Fahrern und den geladenen Gästen gezeigt. Marc Márquez, Joan Mir, Jack Miller, Maverick Viñales und Jorge Martin waren anwesend, so wie auch Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta. Dieser zeigte sich sehr zufrieden: „Es ist eine tolle Arbeit, die die Tiefen unseres Sports einem weltweiten Publikum so zugänglich macht, wie es bisher nicht möglich war." Am Donnerstag waren in Paris im Elysées Biarritz bei der zweiten Gala dann Weltmeister Fabio Quartararo, Francesco Bagnaia und Álex Rins vor Ort mit dabei.

Die Fahrer zeigten sich sichtlich berührt. „Es ist schon irre, die letzte Saison mit den gleichen Emotionen zu erleben", war Jack Miller beeindruckt. „Es jetzt mal von außen zu sehen, ist auch für mich etwas ganz Spezielles." „Die Kamera ist uns an viele geheime Orte gefolgt", erinnerte sich Marc Márquez. „Dabei haben wir uns immer mehr an sie gewöhnt. Das hat uns auch für eine noch bessere Beziehung mit Kamerateams in Zukunft vorbereitet."

„Zunächst war es befremdlich, überall von der Kamera verfolgt zu werden", gab Suzuki-Werksfahrer Álex Rins zu. „An den ersten Tagen konnte ich nicht offen sprechen, aber wenn man sich erst dran gewöhnt hat, vergisst man die Kamera." „Am Anfang war es nicht leicht", meinte auch Francesco Bagnaia. „Dann haben wir mit den Kamera-Teams aber zusammen geblödelt. Ich denke, sie haben eine tolle Arbeit gemacht. Ich kann es kaum erwarten, die ganze Serie zu sehen." „Bislang sahen die Zuschauer immer nur, wie wir auf der Strecke sind", meinte Joan Mir. „So wissen sie aber nicht, wie der Fahrer wirklich ist. Auf diese Weise lernt man nun die Person kennen, und ich denke, das interessiert die Leute." „Nun bekommt man mit, wie der Fahrer außerhalb der Rennen arbeitet, plant, seine Strategien aufbaut. Wenn es auch nicht das ganze Privatleben ist, lernt man den Rennfahrer doch ganz anders kennen", so Fabio Quartararo. „Ich kann es allen nur empfehlen." ■



MOTOGP

Weltmeister Fabio Quartararo: Die Zuschauer können ihn nun näher kennenlernen

MotoGP

Bagnaia bis 2024

Was nicht anders zu erwarten war, wurde nun bestätigt: Francesco Bagnaia, 2021 MotoGP-Vizeweltmeister und dieses Jahr einer der Favoriten, hat seinen Vertrag mit Ducati um zwei weitere Jahre verlängert.

Von: **Imre Paulovits**

Es hätte eigentlich nicht anders sein können. Francesco „Pecco“ Bagnaia ist in der zweiten Hälfte der letzten Saison mit der Ducati zur stärksten Paarung im MotoGP-Feld zusammengewachsen, die Italiener haben ein noch stärkeres Motorrad gebaut, und so lag es nur nah, dass beide Seiten sich um eine Verlängerung ihres Vertrags bemühen. Teamchef Davide Tardozzi hat es bereits in Mandalika bestätigt, dass die Unterschrift nur noch eine Frage von Tagen sein wird, am Montag war es dann offiziell. Der 24-jährige aus Turin und die Bologneser Rennabteilung haben sich für weitere zwei Jahre, 2023 und 2024, füreinander verpflichtet. So sind nun auch alle Hindernisse aus dem Weg geräumt und beide Seiten können sich voll auf die Jagd nach dem Fahrer-WM-Titel konzentrieren, den die Roten zuletzt 2007 mit Casey Stoner gewonnen haben. Zum 15-jährigen Jubiläum wollen sie es wieder schaffen.

„Es war immer mein Traum, Ducati-Werksfahrer zu sein, und dass ich diesen Traum nun weiterführen kann, macht mich besonders stolz. Sie haben mir das richtige Umfeld gegeben, um mich zu entfalten, und ich versuche, Ducati dieses Vertrauen mit Resultaten zu heimzuzahlen.“ ■



DUCATI

Bagnaia (l.) und Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall’Igna wurden sich einig

Motorrad-WM/Superbike-WM

Raymond Roche 65

Er war bester Privatfahrer der 500er-WM und wurde Ducatis erster Superbike-Weltmeister. Am 21. Februar wurde Raymond Roche 65 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er war der kleine Mann, der die große Ducati zum ersten Superbike-WM-Titel geführt hat. Doch dies war bereits der zweite Frühling in der Karriere des Raymond Roche. Der am 21. Februar 1957 im südfranzösischen Ollioules geborene Roche hatte schon 1976 seinen Einstand in der Motorrad-WM gegeben und bereits zwei Jahre später in Silverstone bei den 250ern auf dem Podest gestanden. 1981 wurde er zusammen mit Jean Lafond auf Honda Endurance-Weltmeister, und als 1983 die Honda RS 500 herauskam, bekam er Unterstützung vom französischen Importeur. 1984 bekam er Werksteile, und mit dem dritten WM-Rang katapultierte er sich in die Mitte der WM-Stars. Er wurde danach Werksfahrer bei Yamaha und Cagiva, doch erst als er ins Superbike-WM-Team von Ducati transferiert wurde, folgte dem dritten WM-Rang 1989 der Titel 1990. In den folgenden zwei Jahren wurde er noch zwei Mal Vizeweltmeister, bevor er den Helm an den Nagel hängte. Heute sieht man ihn wieder bei Oldtimer-Rennen. ■



WORLDSBK

Raymond Roche: 1990 Superbike-Weltmeister, danach zwei Mal Vize

NACHRICHTEN

MOTO2

Letzte Woche stellte das Team von Sito Pons sein neues Team in der Moto2, wie es in der Corona-Zeit zur Gewohnheit wurde, virtuell vor. In dem Video zeigen sich die beiden neuen Fahrer des Teams, Arón Canet und Jorge Navarro, ausgesprochen angriffslustig. Der von Kopf bis Fuß tätowierte Canet sieht dabei wirklich so aus, als wäre mit ihm nicht gut Kirschen essen. Mit der Bestzeit am zweiten Tag des IRTA-Tests hat er dies dann noch einmal unterstrichen.

MOTO3

Passend zur Ankunft von Moto3-Weltmeisterin Ana Carrasco zeigte sich das BOÉ-Team bei der Teampräsentation in der Hauptfarbe Rosa. Doch während MotoGP-Rookies-Cup-Vize David Muñoz mit der KTM auch gleich schnell war, hat Carrasco noch Umgewöhnungsschwierigkeiten und war meist am Ende der Zeitenliste zu finden.

MOTOE

Dominique Aegerter hat sein Trainingsprogramm in Spanien in Barcelona und Valencia gut durchziehen können. „Meine Vorbereitungen im letzten Monat waren super“, so der 31-Jährige. „Es hat sich voll ausgezahlt, nach Spanien zu gehen. Ich war zwei Wochen in Valencia, danach ging es nach Barcelona. In Valencia hatte ich auch einmal die Gelegenheit, mit der Yamaha R6 auf dem Grand-Prix-Kurs zu fahren. Ansonsten bin ich immer vier bis fünf Mal pro Woche auf einem Motorrad gesessen. Sehr oft habe ich viele bekannte Gesichter und Rennfahrerkollegen getroffen. Dabei haben wir uns jedes Mal auf der Strecke gegenseitig gepusht und es sind einige nette Kämpfe herausgekommen. Es ist natürlich ein großer Ansporn, wenn man mit Weltmeistern wie Pedro Acosta oder Julián Simón trainiert. Jetzt freue ich mich schon, wenn das Testen wieder losgeht.“

Xavi Vierge in Portimão: „Hatte das Gefühl, dass ich hier noch nie gefahren bin“

WORLDSBK

Honda: japanische Teile

Honda stellte sein diesjähriges Superbike-WM-Team vor und präsentierte mit Showa und Nissin ihre neuen Zulieferer. Gleich danach testeten Iker Lecuona und Xavi Vierge in Portimão.

Von: **Imre Paulovits**

Letzte Woche stellte Honda sein Superbike-Werksteam vor, gleich danach gingen Xavi Vierge und Iker Lecuona in Portimão wieder testen. Bei der Teamvorstellung wurde nun auch die Frage beantwortet, ob das HRC-Team wie in der MotoGP und wie die meisten anderen Teams in der Superbike-WM bei Öhlins-Federelementen und Brembo-Bremsen bleibt, oder ob sie nach den Versuchen bei den Wintertests zu den firmeneigenen Showa- und Nissin-Produkten wechselt. Die Entscheidung fiel zugunsten der japanischen Spezialteile. „Wir haben uns für den Wechsel entschieden, weil wir Raum für Verbesserungen brauchen“, erklärt Teamchef Leon Camier. „Nachdem mir bekannt wurde, welche Hintergrundarbeiten bei Showa und Nissin laufen, weiß ich, dass dort in der nächsten Zeit erhebliche Qualitätsverbesserungen kommen werden. Showa hat mit dem Kawasaki-Werksteam sechs WM-Titel gewonnen, da braucht man sich nicht darüber zu unterhalten, dass sie gute Dämpfungselemente bauen können. Nissin arbeitet bereits mit BMW zusammen, dort gibt es derzeit auch einen Push hinter den Kulissen, und bei diesem Prozess möchten wir dabei sein. Wir haben ihr bereits vorhandenes Material ausgiebig getestet und für gut befunden. Jetzt wollen wir gemeinsam den nächsten Schritt gehen.“

Gleich danach ging es am Donnerstag und Freitag zu einem zweitägigen Test nach Portimão, wo sie die Arbeit, die sie zuletzt in Jerez gemacht hatten, fortführten. Vierge konzentrierte sich auf die Elektronik und machte einen Longrun, Lecuona arbeitete mit Pirelli-Reifen. „Ich hatte auf dieser Strecke ein wirklich gutes Gefühl mit dem Motorrad“, so Vierge. „Wir haben ja bisher nur in Jerez getestet, und ich hatte danach das Gefühl, noch nie in Portimão gefahren zu sein, es war ganz anders als mit der Moto2. Aber ich habe den Flow und den Speed mit dem Superbike verstanden und viel an der Abstimmung arbeiten können.“ ■



WORLDSBK

Iker Lecuona: „In den zwei Tagen mein Gefühl für Reifen und Motorrad deutlich verbessert“



WORLDSBK

Fix: Showa-Gabel und Nissin-Bemsen

IDM Superbike 1000

Hertrampf: Yamaha

Das Team von Denis Hertrampf macht nach Verhandlungen mit verschiedenen Herstellern 2022 mit Yamaha in der IDM Superbike weiter.

Von: **Anke Wieczorek**

Die langwierigen Verhandlungen mit verschiedenen Herstellern sind beendet. Teamchef Denis Hertrampf hat sich für die bevorstehende Saison in der IDM Superbike mit Yamaha geeinigt. Somit geht die Kooperation mit dem japanischen Werk ins zweite Jahr. Vladimir Leonov und Daniel Kartheininger standen schon im Vorfeld als Fahrer fest. Hertrampf hatte sich ihre Dienste schon im vergangenen Jahr gesichert, noch ohne die Marke zu kennen, auf der später Gas gegeben würde. Im Zuge der Verlängerung mit Yamaha hat nun auch noch das 19-jährige Nachwuchstalent Max Schmidt den Zuschlag erhalten, ein weiteres Jahr im Hertrampf MO Yamaha Racing Team zu starten.

„Mit allen drei Superbike-Fahrern verbindet uns eine enge Zusammenarbeit. In der vergangenen Saison haben wir sie bei einigen Terminen gemeinsam betreut. Die Chemie zwischen den Jungs passt sehr gut“, sagt Hertrampf. „Im vergangenen Jahr hat unsere Zusammenarbeit mit Yamaha begonnen. Da sich das MGM-Team zurückgezogen hat, werden wir jetzt dessen Position einnehmen.“ Vom offiziellen Importeursteam wird aber noch mehr erwartet als vordere Platzierungen. „Wir sind der Ansprechpartner für die Yamaha-Teams und Fahrer im Paddock für die Klassen Superbike, Supersport und Pro Superstock Cup“, so Hertrampf. ■



EISELE

Team Hertrampf: In der IDM Superbike mit Yamaha und Importeursunterstützung

Road Racing

Joey Dunlop wäre 70

Er war der größte Roadracer aller Zeiten. Der im Jahr 2000 tödlich verunglückte Joey Dunlop wäre diesen Freitag 70 Jahre alt geworden.

Von: **Imre Paulovits**

Sein Tod war ein Schock für die gesamte Szene. Der Nordire Joey Dunlop war eine Institution bei Straßenrennen. Er gewann 26-mal auf der TT, 24-mal beim Ulster-Grand-Prix und 13-mal bei der North-West-200, dazu war er fünfmal TT-F1-Weltmeister. Jeder glaubte, er sei unverwundbar. Doch dann verunglückte er in dem Jahr, in dem er seinen Helm an den Nagel hängen wollte auf einer 125er bei einem kleinen Straßenrennen in Tallinn. Es waren aber nicht nur seine Erfolge, die Dunlop so unsterblich machten. Er war immer der einfache, gesellige Barbesitzer aus Nordirland geblieben, er war für jeden zugänglich, der seinen Dialekt verstand. Legendär waren auch seine Anreisen zur Isle of Man, wohin er die wertvollen Werks-Hondas mit seinem Fischerboot transportierte – und 1985 in der Irischen See versenkte.

Zu seinen Ehren wurde die Kurve bei Meilenstein 26 des Mountain Circuit nach ihm benannt. Diesen Freitag Gedenken seine Fans besonders des Mannes mit der Nummer 3. ■



HONDA

Joey Dunlop: Sein gelber Helm und die Startnummer 3 bleiben unvergessen

NACHRICHTEN

IDM SUPERSPORT

Kawasaki Weber-Motos Racing wird neben dem Superbike-Einsatz 2022 mit Bastien Mackels auch in der IDM Supersport 600 an den Start rollen. Micky Winkler aus dem thüringischen Schleiz und Luca de Vleeschauwer aus Belgien nehmen Fahrt für das Team aus der Schweiz auf. Beide sind Aufsteiger aus der IDM Supersport 300. Der 19-jährige De Vleeschauwer schloss die Saison 2021 auf einer Kawasaki Ninja 400 als Tabellen-Dritter in der Nachwuchsklasse ab, der gleichaltrige Winkler als Gesamt-Fünfter. Ganz neu sind für sie die größeren Motorräder nicht. „Vor ein paar Jahren bin ich in der spanischen Moto2-Klasse schon 600er-Maschinen gefahren. Die Erfahrung versuche ich zu nutzen“, sagt de Vleeschauwer. „Seit drei Jahren trainiere ich auch regelmäßig mit 600er-Maschinen. Jetzt war ich in Spanien, um mich auf die Saison vorzubereiten.“ Der Belgier setzt sich Ziele: „In der ersten Saisonhälfte so viel wie möglich zu lernen, in der zweiten Saisonhälfte wenn es geht um Top-5-Platzierungen kämpfen.“

ROADRACING

John McGuinness ist in den britischen Adelsstand berufen worden und hat seinen Orden bekommen. Der 23-fache Isle-of-Man-TT-Sieger ist damit nun Mitglied des „Most Excellent Order of the British Empire“ und darf den Titel „MBE“ im Namen tragen. McGuinness wurde der Titel aufgrund seiner Verdienste im Motorrad-Rennsport verliehen. Der 49-Jährige wird 2022 zu seinem „alten“ Honda-Werksteam zurückkehren, mit dem er die meisten seiner Road-Racing-Erfolge gefeiert hat. Zum Start der diesjährigen TT wird der Brite aus Morecambe bereits 50 Jahre jung sein. Angedeutet hat er dennoch, dass dies sein letzter Einsatz auf dem über 60 Kilometer langen Mountain Circuit werden könnte.

„Ein großer Schritt nach Rom“

Der 17-jährige Franke Simon Längenfelder fährt diese Saison für das italienische GasGas MX2-Werksteam unter Claudio de Carli. Mit dem Topteam wachsen natürlich auch die Ansprüche an das deutsche Riesentalent. MOTORSPORT aktuell erreichte Simon in Rom, nachdem sein Team das von gewaltigen Stürmen heimgesuchte Matterley Basin per Flugzeug fluchtartig verlassen hatte.

Von: **Frank Quatember**



SWIJGERS

„Die Situation in Matterley Basin war krass. Am Freitag habe ich versucht zu joggen und bin fast nicht mehr zurückgekommen.“

Simon Längenfelder

Der erste WM-Lauf in Matterley Basin wurde verschoben. Sind Sie enttäuscht, oder haben Sie Verständnis für die Verschiebung?
Eigentlich habe ich Verständnis, am Freitag war es krass. Ich habe versucht zu joggen und bin fast nicht mehr zurückgekommen. Überall sind Banner und Äste herumgeflogen, es gab schon extreme Windböen. Die Absage war also richtig, da hast du keine Chance bei den riesigen Sprüngen in Matterley. Wir werden Donnerstag oder Freitag erneut hinfliegen.

Warum wurde eigentlich die lange Rückreise nach Rom gemacht?
Unsere Trainingsmotorräder sind in Italien, außerdem kennen wir die Strecken hier besser und können effektiv trainieren. Und alles ist besser als der Regen und Sturm im Moment in England. Wobei ich die weite und schnelle Strecke dort sehr mag, und letztes Jahr war es wirklich ein perfektes Wochenende für mich.

Es ist Ihre zweite komplette MX2-Saison. Neues Team, gleiches Motorrad: Was hat sich für Sie geändert?
Von Köln nach Rom war schon ein großer Schritt, weit weg von zu Hause. Alle Leute um mich herum sind neu, mein Mechaniker ist Italiener. Aber es gefällt mir, in einem anderen Land zu leben. Ich spreche mittlerweile ganz ordentlich Italienisch, und mit meinen beiden Teamkollegen Mattia (Guadagnini) und Jorge (Prado) passt es gut. Mattia fährt mich immer im Auto herum, wir gehen auch öfter zusammen essen. Die 250er GasGas ist wie vorher Factory; Lenker oder Griffe kommen halt von anderen Herstellern. Aber da ist sonst kein Unterschied zum Vorjahr.

Ihr Teamchef Claudio de Carli ist ein berühmter Mann. Und Mentor Antonio Cairoli ist mit neun WM-Titeln auch kein Unbekannter. Was bringt Ihnen das?
Man kann viel von Claudio lernen, er oder sein Sohn Davide sind jeden Tag mit dabei auf der Strecke. Und was Cairoli betrifft, er ist jetzt nicht direkt als Coach dabei, das machen schon mehr die De Carlis. Tony gibt uns manchmal Fahrtipps, oder man wertet das Rennen aus. Er ist auf jeden Fall ein lockerer Typ und absolut bodenständig.



ACEVEDO

Simon Längenfelder: Vom Speed her verbessert

Letzte Saison haben Sie sich aus härteren Zweikämpfen klugerweise oft herausgehalten. Wollen Sie das ändern? Wo sehen Sie Verbesserungspotenzial?
Ehrlich gesagt hatte ich letztes Jahr manchmal nicht den Speed. Ich habe keine Plätze weggeschenkt, aber es gab Tage, da lief es nicht so gut, und ich wurde nach gutem Start schon mal durchgereicht. Die ersten Runden war ich häufig zu langsam und erst danach auf Toplevel. Aber wenn man dann zu viel will, passieren Fehler, und daher habe ich letztes Jahr in solchen Situationen eher piano gemacht. Ich denke, ich habe mich vom Speed, aber auch von der Ausdauer her auf jeden Fall verbessert. Ich weiß jetzt: Wenn ich am Anfang pushe, habe ich auch am Ende noch genug Körner.

Traumziel sind die Top 5. Wen erwarten Sie dort vorne, abgesehen von Tom Vialle und Jago Geerts?
Sehr stark war Kay de Wolf in der Vorbereitung. Auch mein Teamkollege Mattia Guadagnini fährt auf diesem Level. Ich versuche mich aber auf mich zu konzentrieren und von Rennen zu Rennen zu denken.

Es wird in dieser Saison wieder im Zwei-Tages-Format gefahren. Finden Sie das gut, oder hat Ihnen das kurze Format nur an den Sonntagen doch eher zugesagt?
Von der Kraft her war das Ein-Tages-Format sicher leichter, aber dafür haben wir nun wieder viel mehr Zeit auf der Strecke. Gerade bei komplett neuen Racebikes braucht man einfach etwas mehr Fahrzeit, um das nötige Gefühl zu bekommen. ■

Vom Winde verweht

Bäume auf der Strecke und starke Sturmböen zwangen zur Absage

INFRONT

Der Auftakt zur Motocross-WM im englischen Matterley Basin fiel dem ungewöhnlich starken Sturmtief „Eunice“ zum Opfer. Am Samstagmorgen gab WM-Promoter Infront die Verschiebung des MXGP um eine Woche bekannt.

Von: **Frank Quatember**

Das Wetter in England ist bekanntermaßen launisch und zwar zu jeder Jahreszeit. Somit war das Risiko, den Veranstaltern um Steve Dixon einen Termin Mitte Februar zu geben, gar nicht so groß wie von vielen behauptet. Im Vorjahr war das Event ebenfalls im Februar bei top Wetter und prall gefüllten Wiesen eine der besten Stationen der Tour. 2020 hingegen gingen ähnliche Bilder der Verwüstung durch ein Sturmtief um die Welt. Damals beruhigte sich das Wetter allerdings wieder, und die Rennen am Sonntag konnten bei besten Bedingungen durchgeführt werden. Darauf setzte man wohl auch für 2022.

Fahrer die Leidtragenden

War anfangs im WM-Kalender 2022 kein Platz für einen WM-Lauf auf der Insel, bot Infront-CEO David Luongo den Briten schließlich doch noch ein freies Plätzchen im Kalender an, leider erneut im vermaledeiten Februar. Ein starkes Argument dafür war die Entwicklung betreffend Covid-19 auf der Insel, die sich auf dem Weg zurück zur Normalität befand.

Doch es kam alles anders. Leidtragende der Absage waren Teams und Fahrer, die natürlich unter der Last der zusätzlichen Kosten stöhnten. Alle großen Teams traten mit ihren Piloten die Heimreise an, um nur wenige Tage später die Reise nach Matterley Basin erneut zu absolvieren. Fahrer wie der Schweizer Jeremy Seewer sahen das Chaos wenig entspannt. „Kompletter Schwachsinn, im Februar nach England zu gehen“, redete der Bülacher Klartext. „Wenn man so früh anfangen will, dann wäre das besser in Sardinien oder Spanien.“ Dem bleibt nichts hinzuzufügen, hoffentlich zieht der WM-Promoter aus diesem Tohuwabohu die richtigen Schlüsse.

Keinerlei Vorteil bringt die Verschiebung den wegen Verletzung fehlenden WM-Piloten. Superstar und Titelverteidiger Jeffrey Herlings (KTM) soll noch lange sechs Wochen aussetzen, nachdem er sich ausgerechnet beim alljährlichen Fotoshooting vor Saisonbeginn die Ferse brach. Romain Febvre (Kawasaki), Zweiter der letzten WM, könnte frühestens in Argentinien Mitte März wieder ans Gatter fahren. Der Franzose hatte sich beim Supercross in Paris mehrere Brüche zugezogen. Landsmann Thibault Benistant (Yamaha) braucht ebenfalls noch Zeit, um sich von seiner Knie-OP im November 2021 vollständig zu erholen. Auch hier wurde von Fahrer und Team der Übersee-GP in Argentinien als Ziel ausgegeben.

Der Thüringer Henry Jacobi hatte sich eine Woche vor Matterley am Handgelenk operieren lassen. Sein Team JM Honda Racing kündigte aber am Freitag überraschend an, dass der 25-jährige Deutsche doch versuchen würde zu fahren. Jacobi reiste mit dem Team von Jacky Martens durch den Eurotunnel an, trat aber wie die meisten am Samstag wieder die Heimreise nach Lommel an. Vorteil Jacobi, denn nun hat der Bad Sulzaer eine Woche mehr Zeit zum Regenerieren. ■



SHOTBYBAVO

Jeremy Seewer: „Kompletter Schwachsinn“



JACOBI

Henry Jacobi: Eine Woche Zeit gewonnen



Jason Anderson: Mit Risiko auf dem Weg nach vorn

FELD ENTERTAINMENT

Titelduell bahnt sich an

Der Kawasaki-Umsteiger Jason Anderson gewann in Minneapolis zum zweiten Mal nacheinander. Weil Eli Tomac nur Sechster wurde, rückte Anderson ganz nah an den Yamaha-Leader heran. Der deutsche Honda-Star Ken Roczen dümpelt weiterhin im Mittelfeld.

Von: **Thomas Schiffner**

Nach sieben von 17 Runden zur amerikanischen Supercross-Meisterschaft wird der Kampf um den Titel wieder spannender. Aber auch klar ist: Ken Roczen wird dieses Jahr damit nichts mehr zu tun haben.

Beim Finalstart zeigten zwei KTM-Piloten, dass sie auch noch da sind: Niemand anderes als Titelverteidiger Cooper Webb setzte im U.S. Bank Stadium von Minneapolis den Holeshot. Sein französischer Kollege Marvin Musquin startete zwar im Mittelfeld, schaffte es aber im Verlauf der 26 Runden noch bis aufs Podium. Ken Roczens HRC-Kollege Chase Sexton machte sich vor Jason Anderson, Malcolm Stewart und Ken Roczen an die Verfolgung von Webb und ging in der achten Runde sogar an die Spitze.

Tabellenführer Eli Tomac blieb in Runde 2 am gestürzten Yamaha-Teamkollegen Dylan Ferrandis hängen und stürzte ebenfalls. Von Platz 16 aus startete Tomac seine Aufholjagd, die im Ziel auf dem sechsten Platz endete.

Dritter Sieg für Anderson

Der von Woche zu Woche stärkere Malcolm Stewart zirkelte seine Husqvarna ebenfalls an Webb vorbei auf P2 hinter Sexton. Der baute seine Führung immer weiter aus und fuhr 17 Runden lang scheinbar dem Sieg entgegen. In Runde 24 rutschte ihm vor einem Doppelsprung das Vorderrad weg, er flog quer zur Bahn auf den Sprung zu vom Bike. Mit defekter Honda war für Sexton das Rennen beendet.

Anderson konnte eine Woche nach seinem Triumph in Anaheim 3 in den letzten beiden Runden den Tagessieg locker nach Hause bringen. Stewart verlor ebenfalls den sicher geglaubten Podiumsplatz in letzter Minute: Er stürzte zwei Minuten vor Schluss hinter einem Sprung und wurde noch von Webb und Musquin passiert. Ken Roczen fuhr unauffällig im Mittelfeld und wurde Achter.

Für Anderson war es der dritte Sieg in dieser Saison und der zehnte seiner Karriere. Der Mann aus New Mexico verkürzte den Rückstand auf Tomac auf nur noch drei Punkte: „Mein Speed war gut heute. Aber ich musste mich sehr auf den Track konzentrieren, denn der brach links und rechts auf. Ich musste ein größeres Risiko gehen, da ich heute unbedingt gewinnen wollte.“

Der diesmal geschlagene Tomac: „Das war nicht das Resultat, das wir wollten. Es war ein wirklich schwerer Track, so wie gewohnt, aber noch härter als sonst, denn es war eine Mischung von Spuren und einem etwas trockenen Boden. Ich konnte nur versuchen, möglichst weit nach vorne zu kommen.“ ■

US-SUPERCROSS

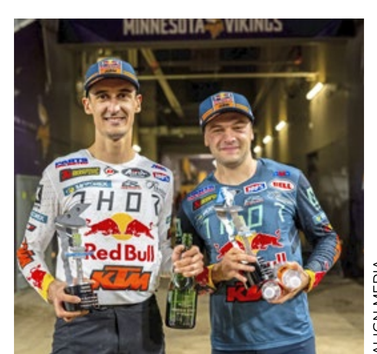
Minneapolis, 19. Februar

	Fahrer	Marke
1.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Marvin Musquin (F)	KTM
4.	Malcolm Stewart (USA)	Husqvarna
5.	Justin Barcia (USA)	GasGas
6.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
7.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
8.	Ken Roczen (D)	Honda
9.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
10.	Justin Brayton (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 7 von 17 Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Eli Tomac	151 Punkte
2.	Jason Anderson	148
3.	Malcolm Stewart	131
4.	Justin Barcia	128
5.	Cooper Webb	126
6.	Chase Sexton	123
7.	Marvin Musquin	119
8.	Ken Roczen	107
9.	Dylan Ferrandis	102
10.	Aaron Plessinger	97



ALIGN MEDIA

Endlich Podest: Musquin, Webb (v. l.)

DREI FRAGEN AN



NIKITA BOGDANOV

SIE HABEN LETZTE WOCHE IN TOGLIATTI AUF ANHIEB IHREN ALLERERSTEN EISSPEEDWAY-GP GEWONNEN. HATTEN SIE DAS SO ERWARTET?

Nein, erwartet habe ich das nicht. Das ist ein technischer Sport, und da kann immer alles passieren. Aber ich wusste vorher, dass ich ein gutes Rennen fahren kann.

SPIELTE ES EINE ROLLE, DASS MEHRERE RUSSISCHE FAHRER DURCH VERLETZUNGEN NICHT IN BESTFORM WAREN?

Das war sehr schade, dass die Jungs sich verletzt haben. Wir sind hier im Fahrerlager alle Freunde. Aber für mein Rennen hat das keine so große Rolle gespielt.

WAS WÄRE IHNEN LIEBER: IN HEERENVEEN ZU STARTEN ODER IN TOGLIATTI SCHON DEN WM-TITEL EINGETÜTET ZU HABEN?

Es wäre einfacher, wenn es abgesagt würde. Aber dann ist das nicht so interessant. Mir wäre lieber, wenn das Rennen in Heerenveen stattfindet. Ich bin nur in Polen und in Schweden gefahren. Ich möchte auch im Ausland fahren und nicht nur in Russland.



In Sanok unantastbar: Dmitry Solyannikov

VELDHUIZEN

Russen-Doppel

Erwartungsgemäß gewannen die Russen Solyannikov und Fadeev den ersten von zwei EM-Läufen in Sanok. Vier Deutschsprachige kamen unter die ersten acht, Harald Simon sogar auf das Podium.

Von: **Thomas Schiffner**

Trotz warmer Temperaturen gelang es den Organisatoren des ersten Eisspeedwayrennens in Sanok seit 2008, einen würdigen EM-Rahmen zu bieten.

Nach dem einzigen Finale im Dezember 2021 in Polen richtet Promoter Speedwayevents.pl die EM diese Saison mit zwei Rennen in Polen aus – Sanok und am 19. März wieder in Tomaszow Mazowiecki. Die Russen schicken zur EM keine WM-Piloten, sodass die Westeuropäer gegen den 2020er Europameister Dmitry Solyannikov und Youngster Vladimir Fadeev wenigstens eine kleine Chance hatten. Dennoch machten die Russen das Rennen unter sich aus. Solyannikov siegte sechs Mal und ließ Landsmann Fadeev zweimal hinter sich.

Ein heißer Kampf entspann sich um die zwei anderen Finalplätze: Anfangs Franky Zorn, dann sein österreichischer Landsmann Harald Simon, die drei Deutschen Luca Bauer, Franz Mayerbüchler und Benedikt Monn sowie Lukas Hutla und – völlig überraschend – Jasper Iwema mischten hier mit.

Zorn wieder abgeräumt

Das Ende für Zorn kam schon in Heat 11: Der Saalfeldener führte bis zur letzten Kurve, da griff ihn der Schwede Jimmy Olsen an, rutschte weg und räumte Zorn mit ab. Zorn bekam zwar drei Siegpunkte gutgeschrieben, konnte aber (wie in der Vorwoche in Togliatti) verletzungsbedingt nicht mehr antreten. Iwema knüpfte an seine gute Leistung in Togliatti an und führte, nachdem er Heat 9 gewonnen hatte, sogar die Zwischenwertung an! Der Niederländer schaffte es ins Last Chance Heat, aus dem die ersten beiden noch ins Finale kamen, wurde dort aber hinter Hutla nur Vierter.

Als Hutla Lauf 19 gewann, hatte er wie Franz Mayerbüchler und Benedikt Monn acht Punkte, aber beide von den ersten sechs Rängen verdrängt. Luca Bauer begann mit einem Sieg, danach wurde er Letzter: „Ein Eisbrocken hat mir den Zündabreißer abgeschossen." Mit acht Punkten im Semifinale, gewann er diesen Lauf vor Harald Simon, der in seinem zweiten Lauf gestürzt und disqualifiziert worden war.

Im Finale zog Solyannikov vom Start weg davon. Der außen startende Luca Bauer war zuerst Dritter, duellierte sich dann mit Harald Simon, doch der Waldviertler, der die Innenlinie liebt, setzte sich durch. Bauer war mit Platz 4 dennoch zufrieden: „Ich bin die Bahn noch nie gefahren und war positiv überrascht, dass ich ins Finale gekommen bin. Nicht gut finde ich, dass in der EM nur die Heatpunkte zählen."

Bauers Kritik ist berechtigt: Weil es keine Platzierungspunkte gibt, liegt der Bayer hinter zwei Fahrern, die das Finale gar nicht erreicht haben. ■

EISSPEEDWAY-EM

Sanok (PL), 19. Februar

1.	Dmitry Solyannikov (RUS)	15+3 Punkte
2.	Vladimir Fadeev (RUS)	14+2
3.	Harald Simon (A)	11+1
4.	Luca Bauer (D)	8+0
5.	Jasper Iwema (NL)	10
6.	Lukas Hutla (CZ)	8
7.	Franz Mayerbüchler (D)	8
8.	Benedikt Monn (D)	8
9.	Franz Zorn (A)	7
10.	Jimmy Olsen (S)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 1 von 2 Rennen

1.	Dmitry Solyannikov	18 Punkte
2.	Vladimir Fadeev	16
3.	Harald Simon	12
4.	Jasper Iwema	10
5.	Lukas Hutla	8
6.	Luca Bauer	8
7.	Franz Mayerbüchler	8
8.	Benedikt Monn	8
9.	Franz Zorn	7
10.	Jimmy Olsen	6



VELDHUIZEN

Fadeev, Solyannikov, Simon (v.l.)

NACHRICHTEN

WIEDER SOLYANNIKOV

Am Tag nach dem EM-Lauf in Sanok wurde auf der gleichen Bahn ein offenes internationales Rennen mit 13 Eisspeedway-Piloten ausgetragen. Erneut blieb EM-Sieger Dmitry Solyannikov ungeschlagen. Auch die Plätze 2 und 3 wurden wieder durch dessen russischen Landsmann Vladimir Fadeev bzw. Harald Simon besetzt. Überraschend kam Franz Mayerbüchler auf Platz 4, obwohl er unmittelbar vor dem Start noch sein Getriebe wechseln musste.

LETZTE SAISON FÜR KEN ROCZEN?

Die Zeit des deutschen Superstars Ken Roczen beim US-Team Honda HRC neigt sich offenbar dem Ende entgegen. Der 27-jährige Thüringer fährt seit Januar eine bislang enttäuschende Supercross-Saison für sein Team, rangiert nach sieben von 17 Runden nur auf Rang 8 der Gesamtwertung. US-Medien zufolge soll sein Vertrag bei Honda nicht verlängert werden. Beobachter beim Supercross in Minneapolis vergangenen Samstag zeigten sich schockiert von der kühlen Atmosphäre zwischen Ken Roczen und dem Rest des Teams.

DAKAR 2023 LÄUFT OHNE YAMAHA

Yamaha ist der einzige Motorradhersteller, der seit der ersten Rallye Dakar immer dabei war. Jetzt ist nach 44 Teilnahmen Schluss für die Japaner. Mit den Plätzen 4 und 8 für Adrien van Beveren bzw. Andrew Short stellte sich der gewünschte Sieg auch 2022 nicht ein. Beim Beginn 1979 siegte Cyril Neveu auf der XT 500, später Dakar-Legende Stéphane Peterhansel nicht weniger als sechs Mal. Auch von der Cross-Country-WM zieht sich Yamaha mit sofortiger Wirkung zurück. Die nächste Rallye in Saudi-Arabien dürfte damit zu einem Duell zwischen Honda und der Pierer Mobility Group (KTM, Husqvarna, GasGas) werden.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

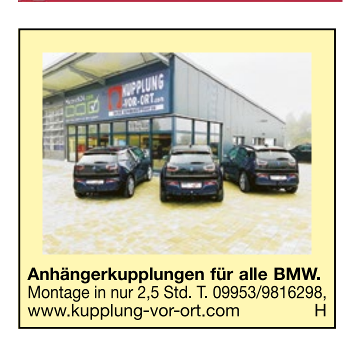


Alfa Romeo



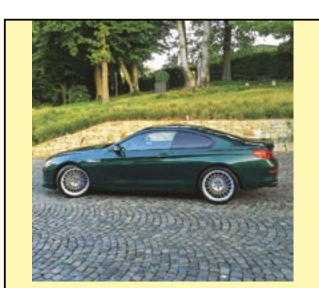
2007/10 Alfa Romeo 8C Competizione Coupè / Cabrio, wenig km. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina



B6 EDITION 50 BITURBO Coupé, Sammlerfahrzeug, ca. 20000 km, 441 kW (600 PS), Alpina Grün, Klima, VB 120.000,- €, nur 9 grüne Coupés weltweit, sehr gepflegt. Chiffre 3685127

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57921

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

De Tomaso



1971/74 DeTomaso Pantera, gepflegt und technisch gut. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari



1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, gutes Auto! Sonderpreis: € 549.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Privat sucht gepflegten 458 od. 488, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741

Ford



Ford GT GT3, Bj. 2019, nur Rollout, Unikat, 590 PS, 1175 kg, Wertgutachten "sehr gut", inkl. Zubehör, Preis auf Anfrage. Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 0171/5453112 H

Jaguar



1975 Jaguar E-Type Serie III, 1. deutsche Hand, 1. Leder etc. € 119.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



E-Type S1 3.8 Roadster, 1963, matching #, orig.getreu rest., H-Kennz., 139.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57988



1963 Jaguar E Type 3.8 Coupé, sehr gut restauriert, aus bedeutender Sammlung. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Wir sind spezialisiert und kümmern uns um englische und italienische Sportwagen bis 2005. Lamborghini und Ferrari Restauration, Service incl. Abholung, europaweit. Tel. 02858/9188944 H

Mercedes



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

Porsche



991 GT3 Cup Gen. 2, absoluter Top Zustand, 6005 km, 38,0h Betriebsstunden, Getriebe revidiert, Bosch ABS M4 verbaut, Preis: 160.000,- € + MwSt. Tel. 0049 157 34370809

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57925

Privat sucht gepflegten 911 od. 922, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Porsche 718 Cayman GTS, Bj. 9/2021, 1. Hand, unfallfrei, Farbe grün, 1145 km, FP 104.000,- €. Tel. 06206/710252

Renn/Rallye





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

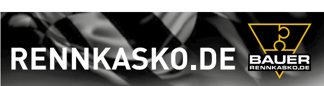
Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



U. Schwab/A. Schlang Grand Prix 1966-2010, komplett 45 Bände, VB 800,- €. Tel. 01575/0607461







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell – MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 11/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl — Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift — Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



VELDHUIZEN

Sturzfestival beim Eisspeedway-EM-Auftakt in Sanok: Hier begab sich Franky Zorn in eine ungesunde Schräglage

Druck gemacht?

Ablösung Michael Masi
MSa 10/2022

Ich finde es absurd, dass sich die FIA faktisch dem Druck von Mercedes gebeugt und Michael Masi als Rennleiter abgelöst hat. Das beweist, dass Teams wie Mercedes, Red Bull und Ferrari zu viel Einfluss auf das Geschehen in der F1 zugestanden wird. Es gab mal Zeiten, da hatte ich Respekt vor Herrn Wolff, heute nur noch Verachtung.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

FIA-Fleischfresser

Bahrain statt Hockenheim
MSa 10/2022

Mit großer Verwunderung habe ich vernommen, dass der Bahrain GP bis mindestens 2036 im F1-Kalender bleibt. Im diesem Zusammenhang kann ich nicht nachvollziehen, warum es nicht möglich ist, einen Deutschland-GP zu veranstalten. Natürlich ist das Geld der springende Punkt. Leider. Bei diesen ganzen Einnahmen aus Ländern wie Bahrain oder Saudi-Arabien wäre ein Entgegenkommen gegenüber dem Hockenheimring oder Nürburgring doch sicherlich finanziell für die FIA verkraftbar. Aber diese Organisation ist wie eine fleischfressende Pflanze. Gib mir was und du bekommst was.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Lächerliche Strafe

F1-Finale Abu Dhabi
MSa 10/2022

Meiner Meinung leidet da jemand beim Stern gehörig unter Gedächtnisschwund, wenn er jetzt meint, das Finale wäre so eine riesige Enttäuschung gewesen. Er hat wohl vergessen, dass vor einigen Monaten in Silverstone eine schwarze Flagge und drei Rennen Sperre die einzig angemessene Strafe gewesen wären! Aber damit wäre die WM im Sommer gelaufen gewesen. Und das war wohl nicht im Interesse von Liberty Media, schon gar nicht von Mercedes, aber sicher auch nicht der Medien. Daher die lächerliche Strafe. Und damit blieb Lewis Hamilton im Geschäft – und selbiges boomte vor Spannung.

Erich Wackernell
A-1020 Wien

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)
17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring
28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)
30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Mittwoch, 23. Februar

20.00	Extreme E Neom, Highlights	Sky Sport F1*
21.00	F1-Klassiker, GP Belgien 2000	Sky Sport F1*

Donnerstag, 24. Februar

18.00	Formel 1 2021, GP Saudi-Arabien	Sky Sport F1*
20.00	Formel 1 2021, GP Abu Dhabi	Sky Sport F1*

Freitag, 25. Februar

16.00	ROC Nations Cup, Schweden	Sky Sport F1*
19.00	Race of Champions, Schweden	Sky Sport F1*

Samstag, 26. Februar

ab 11.00	Div. F1-Klassiker 1994-2004 (bis 00.45)	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Truck Series, Daytona (Zus.)	Motorvision TV*
20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.40)	Motorvision TV*

Sonntag, 27. Februar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
12.00	Rallye-WM Schweden, Power Stage **LIVE**	Servus TV
12.50	Goodwood Revival 2021, Highlights	Motorvision TV*
15.00	Formel 1 2021, GP Abu Dhabi	Sky Sport F1*
17.00	IndyCar Series 2021, Saisonrückblick	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.00	IndyCar Series, St. Petersburg **LIVE**	Sky Sport F1*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.30	Extreme E Neom, Highlights	Sky Sport F1*
21.00	NASCAR Cup Series, Fontana **LIVE**	Sport 1+*
21.30	IndyCar Series, St. Petersburg (Wh.)	Sky Sport F1*
21.50	NASCAR Cup Series, Daytona 500 (Wh.)	Motorvision TV*

Montag, 28. Februar

20.00	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 01.20)	Motorvision TV*
20.00	IndyCar Series, St. Petersburg (Wh.)	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Donnerstag, 24. Februar bis Sonntag, 27. Februar

–	Rallye-WM Schweden, komplett **LIVE**	wrcplus.com*

Freitag, 25. Februar

21.00	Rallye-WM Schweden, Tages-Highlights	redbull.tv

Samstag, 26. Februar

13.00	Enduropale du Touquet, Samstag **LIVE**	motorsport.tv*
21.00	Rallye-WM Schweden, Tages-Highlights	redbull.tv

Sonntag, 27. Februar

13.00	Enduropale du Touquet, Sonntag **LIVE**	motorsport.tv*
21.00	Rallye-WM Schweden, Tages-Highlights	redbull.tv

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

23.–25.02.	Formel 1, Barcelona (Testfahrten)	E
24.–27.02.	Rallye-WM, Schweden	S
24.–27.02.	Rallye-ÖM (ÖRM), Jänner-Rallye **– abgesagt –**	A
26./27.02.	NASCAR Xfinity/Cup, Fontana	USA
27.02.	IndyCar Series, St. Petersburg	USA

Motorrad

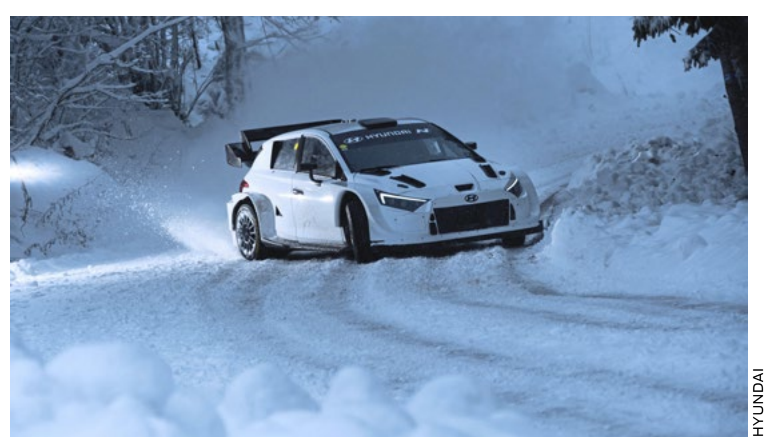
26.02.	US-Supercross, Arlington	USA
26./27.02.	Enduropale du Touquet (Enduro), Calais	F
27.02.	Motocross-WM, Matterley Basin	GB

Vorschau



HAAS

Formel-1-Testfahrten: Alle Infos zum ersten Kräftemessen in Barcelona



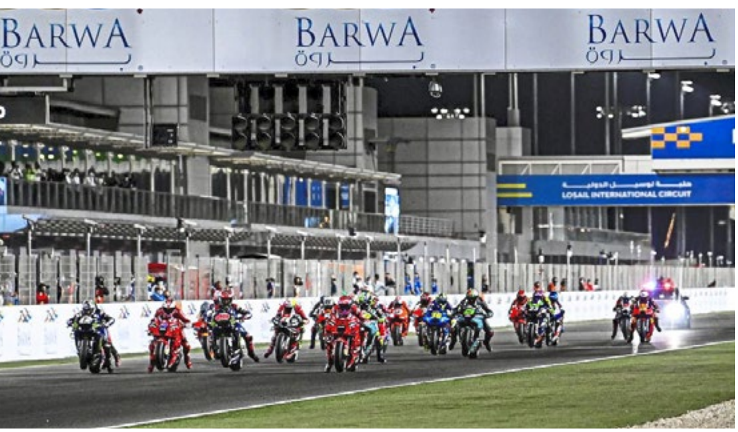
HYUNDAI

Rallye Schweden: Die neuen Hybrid-Renner begeben sich auf Eis und Schnee



INDYCAR

IndyCar-Auftakt: Der erste Lauf des Jahres auf dem Stadtkurs in St. Petersburg



MOTOGP

MotoGP: Die große Saisonvorschau auf den WM-Auftakt in Katar



NEU!
Mobile Payment direkt an der Zapfsäule*
9:41
mehr-tanken
Bielefeld
Flizzi empfiehlt:
Jetzt tanken
Diesel
Preis
km
1,54⁹ bft Gotenstraße 4 33647 Bielefeld 3,1 km
1,55⁹ Q1 Artur-Ladebeck-Stra... 33617 Bielefeld 2,6 km
1,55⁹ Markant Herforder Str. 110-114 33602 Bielefeld 5,1 km
1,55⁹ ELAN Herforder Str. 301 33609 Bielefeld 6,0 km
1,55⁹ JET Eckendorfer Str. 14 A 33609 Bielefeld 5,0 km
1,56⁹ Tankstelle Ball... Heeper Straße 294 33607 Bielefeld 4,6 km
1,56⁹ STAR Detmolder Straße 479 33605 Bielefeld 1,1 km
1,57⁴ AVIA XPress Aufm Kampe 1 33729 Bielefeld 9,1 km
1,57⁹ bft 7,6 km
Die mehr-tanken-App.
Schnell und einfach den besten Preis finden.
Livedaten für über 14.000 Tankstellen
Tankempfehlung durch Flizzi
Über 20.000 E-Ladesäulen
Preis-Alarm per Push-Nachricht
Bezahlung per Smartphone*
JETZT BEI Google Play
Laden im App Store
*an teilnehmenden Tankstellen
Powered by
auto motor sport